16e Année — N° 752

Le Numéro : 50 Centimes.
EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70
Tous les Samedis

15 Février 1913

VIE AU GRAND AIR

LE CHAMPION DU MONDE FRANK KRAMER

Le célèbre coureur cycliste Américain, Frank Kramer, qui a fait ses débuts au Palais des Sports, dimanche dernier. rencontrera, demain, Hourlier en match.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

CHAUSSETTES DE SOIE AU PRIX DU FIL MAIS.... MEILLEURES !!

EN PURE SOIE
SANS COUTURE
TALON SEMELLE
:: RENFORCÉS ::

USAGE GARANTI

EN NOIR, BLANC MARINE
VIOLET, GRENAT, HAVANE
BRONZE, ÉLECTRIQUE
GRIS

TOUTES POINTURES

la douzaine ass. couleurs. **30** fr.
la 1/2 douz. — — **16** fr.
la 1/4 douz. — — **8.50**

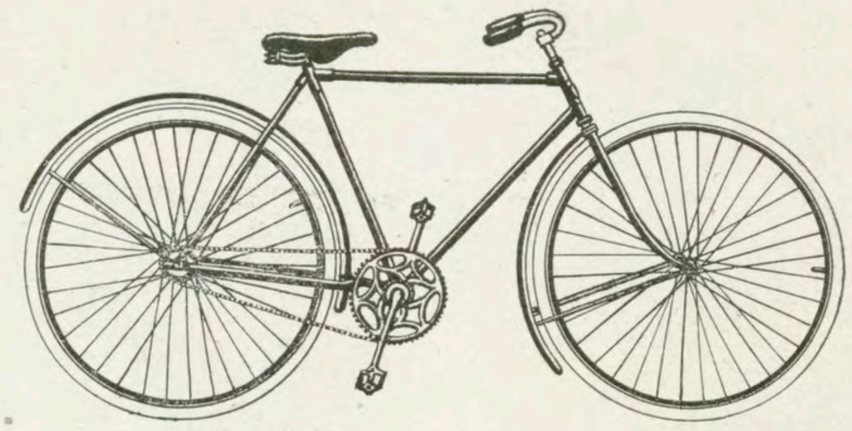
Expédié franco contre mandat adressé à

L. LE DUC
15, Rue de Strasbourg,
PARIS

Livraison à domicile dans tout PARIS
Téléphone : 454-43

FAUTEUILS ARTICULÉS
pour malades et blessés
DUPONT
10, rue Hautefeuille
PARIS (VIe)
TÉLÉPHONE : 818-67
Catalogue franco

Bicyclettes de luxe LUCIFER



avec les derniers perfectionnements

Roulements annulaires F. et S. ═══ Moyeu universal Torpedo 4 vitesses

LUCIFER LUXE — **215 fr.**
avec moyeu Torpedo, roue libre et frein. — Prix.. .. ..

LUCIFER GRAND LUXE — **345 fr.**
avec roulements annulaires et double frein sur jantes. — Prix.. .. ..

LUCIFER GRAND TOURISME — **395 fr.**
avec roulements annulaires et moyeu universal Torpedo 4 vitesses, roue libre et frein à chaque vitesse. — Prix.. .. ..

La Vie au Grand Air

N° 752 — 15 Février 1913

ABONNEMENTS :
France.. .. .. 24 francs.
Étranger. .. .. 28 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois.

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie.
Les manuscrits et documents ne sont pas rendus.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement le numéro de Noël, les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
Liste des primes envoyée franco sur demande.

UNE DESCENTE EMOUVANTE A ISSY

Le Mardi-Gras, deux aviateurs, Gastinger et Guillaux, sont venus évoluer longuement au-dessus des boulevards. Ils sont retournés ensuite à leur port d'attache, Issy-les Moulineaux. Notre cliché représente la descente de Gastinger, qui causa quelque crainte aux personnes réunies sur le champ et qui aurait pu se terminer tragiquement, sans la présence d'esprit du pilote qui put cabrer à temps, pour ne pas heurter les spectateurs imprudents.

L'AVIATION AU MAROC

LE DEBARQUEMENT D'UN AVION MILITAIRE

Dans les centres d'aviation militaire, le découragement, causé par la force d'inertie et la négligence des bureaux et de Chalais-Meudon, ne permet pas aux officiers aviateurs d'accomplir les exploits qu'ils désireraient. Au Maroc, quoique ne disposant pas des rechanges nécessaires et ne recevant pas ce qu'ils réclament depuis plus de dix mois, les pilotes continuent cependant leurs prouesses et leurs raids impressionnants en pays ennemi, pour la grandeur de la France. — En médaillon : un vol du lieutenant Do-Hu, sur son Blériot, au-dessus d'une revue de tirailleurs à Rabat.

PROPOS D'UN SPORTSMAN

Une grave incorrection

J'ai trouvé M. Lebureau (de l'aviation militaire) dans une furieuse colère.

« Vous en faites de belles dans la presse, me dit-il, les yeux au ciel.

— Qu'y a-t-il?

— Vous allez bien! Vous avez annoncé en octobre dernier que Madagascar avait offert trois aéroplanes à l'armée...

— Parfaitement.

— Et que ces trois appareils, Tananarive, Emyrne *et* Madagascar *avaient été reçus par nous en novembre.*

— Exact.

— Exact! (M. Lebureau ricana). Vous avez ajouté, qu'un de ces appareils, Madagascar, *fut envoyé en décembre au Maroc, et que...*

— ... et que monté par le lieutenant Do-Hu, parti de Mogador, il avait pu rejoindre nos héroïques zouaves, enfermés et prêts de périr dans Dar-El-Kadi.

— Oui, d'ailleurs peu importe la date.

— Comment peu importe? On voit bien que vous n'étiez pas avec les zouaves! Ce fut le 23 décembre 1912.

— Parfait! Parfait! Excellent! Mais, sans nous, sans ces fameux bureaux dont vous riez tant, jeune homme, une catastrophe survenait. Savez-vous ce qu'on avait oublié?

— Un zouave?

*— Pis que cela! On avait oublié d'autoriser officiellement le ministre de la Guerre à recevoir l'appareil, et, vu la loi du 4 février 1901, et l'article 90 du Code Civil, sur le droit de tutelle, il fallait au ministre une autorisation régulière du Président de la République. Nous l'avons eue, enfin, le 16 janvier 1913. Elle a enfin paru à l'*Officiel. *Les zouaves étaient enfin sauvés et par nous!*

— Comment sauvés? Et alors, auparavant?

— Ils ne l'étaient pas, monsieur, ils ne l'étaient pas! Ah! l'on voit bien que vous n'êtes pas dans les bureaux! Votre tâche est facile! Un aéroplane militaire a une carrière que diable, tout comme un officier. Elle commence naturellement à sa date de promotion. Comment voulez-vous qu'un appareil militaire ait sauvé l'armée le 23 décembre, quand l'armée n'était autorisée à s'en servir que le 16 janvier suivant. Soyez logique, raisonnez mon ami. Je ne dis pas que le lieutenant Do-Hu n'ait pas fait quelque chose, que nous devons d'ailleurs ignorer, le 23 décembre, mais il aurait dû attendre...

WHIPPER.

La *Vie au Grand Air* a, depuis le 1er Février, un nouveau rédacteur en chef.

M. Jacques Mortane secrétaire de la rédaction depuis 1906, et dont nos lecteurs ont pu apprécier la haute compétence sportive, succède à M. Marcel Viollette, qui remplissait ces fonctions depuis bientôt 15 ans et qui, appelé à un poste plus important dans notre librairie, collaborera avec notre directeur et M. Paul Arosa à la direction des diverses publications. M. François Toché devient secrétaire de la rédaction.

NOS MATINEES D'ABONNES

C'est le lundi 31 mars, à 3 heures 1/2, que sera donnée au *Théâtre Femina* la première de nos matinées d'abonnés de la saison. Nos lecteurs et lectrices se souviennent encore du vif succès qui accueillit ces spectacles dont le programme, toujours choisi, comprenait les noms des artistes les plus réputés des grands Théâtres de Paris.

Rappelons comment nos matinées sont organisées et de quelle façon les invitations sont remises à ceux et à celles qui y ont droit.

1° Quatre matinées (mars, avril, mai, juin) seront offertes à nos abonnés en 1913.

2° Chaque abonné à droit à deux places par an.

3° Pour chaque matinée, les coupons d'invitation *valables pour deux personnes* sont remis aux 250 abonnés qui se présentent *les premiers* au bureau de location du *Théâtre Femina, munis de leurs bandes d'abonnement.*

4° Les abonnés dont les demandes nous parviennent après la clôture de la liste d'invitation pour une matinée, prennent, de droit, rang pour la matinée suivante.

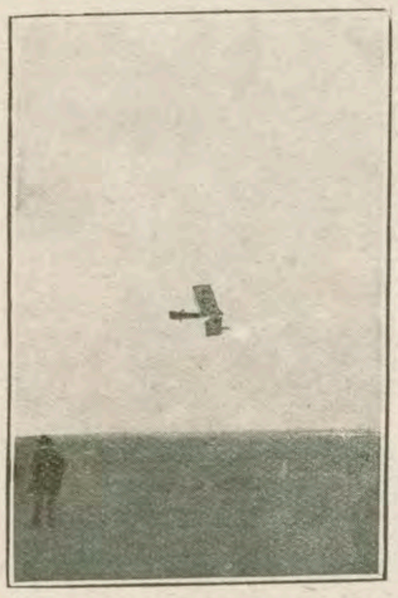
5° Un certain nombre de places sont réservées pour chaque matinée à nos abonnés des départements. Ceux qui voudront assister aux spectacles du 31 mars doivent nous envoyer leurs demandes avant le 20 mars.

AVIATION

Les dirigeables allemands

Les excursions aériennes en dirigeable

Les amateurs d'émotions rares peuvent, moyennant 200 marks par tête, se payer le luxe d'une promenade à travers les airs dans l'un des mastodontes du comte Zeppelin. Les ballons « Parseval » et « Schutte-Lanz », plus modestes se contentent de 150 marks. La « Société allemande des voyages aériens » (L. V. G.) a, en effet, depuis longtemps déjà, entrepris le transport de passagers dans des dirigeables loués à cet effet. Les randonnées commencèrent avec le « Deutschland » qui, on s'en souvient, s'empala, dans la forêt de Teutobourg, de célèbre mémoire, et le « Schwaben » qu'une explosion anéantit complètement à la porte même de son hangar. Aujourd'hui, cette charge incombe au « Hansa », au « L 1 » et au « Parseval », stationnés, le premier, à Potsdam, les deux autres à Johannisthal. Chaque matin, si les conditions atmosphériques l'autorisent, ces trains de luxe d'un nouveau genre sortent de leurs gares et décrivent au-dessus de la capitale, les virages les plus impeccables et les figures géométriques les plus variées. Et, chaque matin, le Berlinois s'offre le torticolis d'usage et la même remarque, sur le même ton, revient à ses lèvres : « Kolossal ! »



LE MONOPLAN ALLEMAND FOKKER

« Kolossal », en effet, puisque la cabine, construite sous la « quille » du navire et en son milieu, a les dimensions d'un wagon de train express. Tout en fenêtres, meublée de confortables sièges en bambou, ornée d'un écarlate et moelleux tapis, elle offre place à 24 passagers. Isolée soigneusement, on y entend à peine le ronflement des hélices. Pendant toute la durée du voyage, un « steward » passe et repasse : « Caviar, champagne, messieurs, dames ? »

Condition essentielle pour prendre part au voyage : il est interdit d'emporter un appareil photographique, sous quelque prétexte que ce soit.

Dans les grandes reconnaissances aériennes dont le but est essentiellement militaire, le dirigeable emmène avec lui les provisions nécessaires à la subsistance de l'équipage. Le menu se compose presque invariablement de sandwichs et de saucisses qu'accompagnent une juteuse pomme. Quelques verres de thé aident à la parfaite descente du tout. Les portions sont rigoureusement égales, pour les officiers comme pour les soldats. Le comte Zeppelin, lui-même, s'il est assis au gouvernail, ne se voit pas honoré d'une table plus variée.

Les deux nacelles, situées l'une à l'avant, l'autre à l'arrière, communiquent par une sorte de couloir suivant la quille du dirigeable dans toute sa longueur, en passant par la cabine des passagers qui, en temps de guerre, serait transformée en réservoir à projectiles. Dans ce couloir, nous trouvons d'abord la cabine réservée aux officiers. Quelques bancs étroits, servant de couchette en composent l'ameublement. Le réduit des hommes d'équipage y fait suite. Des hamacs y sont suspendus. Officiers et soldats sont munis d'une couverture de laine qui les protégera, pendant l'heure du repos, des morsures opiniâtres du vent. Puis vient, absolument isolée et hermétique, la « boîte à étincelles » (Funkenbude) où le télégraphiste, coiffé du casque qui préserve son oreille des bruits extérieurs, même les plus légers, recueille au vol les dépêches envoyées par T. S. F. des différentes stations de l'empire ou des bâtiments croisant dans la Baltique et la mer du Nord et y répond au besoin.

La plateforme supérieure, à laquelle on accède par un étroit boyau-échelle, prenant naissance dans une quelconque des cabines et traversant verticalement le corps du ballon, permet à l'officier de quart d'explorer à l'aide de sa jumelle les espaces aériens où le navire s'enfonce à la vitesse de 22 mètres à la seconde.

L'avenir nous apprendra peut-être si les mitrailleuses que l'on projette de fixer à cette plateforme sauront se défendre avec succès contre les légers et rapides avions.

Défense expresse est faite aux passagers des ballons — quand passagers il y a — de pénétrer dans le couloir aboutissant aux nacelles. Défense également de former des pilotes de dirigeable sans l'assentiment des autorités militaires. Tout récemment encore, on déclina l'offre de capitaux d'une importante société anglaise demandant l'établissement d'une ligne Hambourg-Londres, desservie régulièrement par les Zeppelins. Bien plus, on s'est refusé à livrer ces appareils à une puissance amie ou alliée, telle, par exemple, l'Autriche-Hongrie.

Dans la construction des nids nécessaires aux volatiles apprivoisés de Zeppelin, Parseval et autres, on semble, de plus en plus, vouloir revenir au système préconisé par les établissements Siemens-Schuckert. Les hangars de ce système, mobiles sur un énorme pivot central, peuvent se tourner dans toutes les directions et obvier ainsi aux inconvénients multiples que le vent prépare aux manœuvres de mise à l'abri des croiseurs aériens. C'est dans ce sens qu'on a bâti le hangar de Potsdam, résidence du « Hansa » et que l'on bâtit actuellement celui de Cuxhaven.

Un autre projet, dernièrement mis à l'étude, propose l'établissement de hangars complètement articulés et pouvant s'ouvrir par le milieu à la manière — on voudra bien me passer la comparaison — d'une gigantesque moule. Les deux moitiés de la construction se rabattraient automatiquement au moment fixé pour l'ascension, permettant ainsi un précieux gain de temps. La manœuvre inverse se ferait lors de l'atterrissage.

Si nous revenons à l'aviation, nous voyons que l'Allemagne possède, elle aussi, de nombreux types d'avions. Ce sont les systèmes Mars (monoplan), Fokker (monoplan), Harlan (monoplan), Etrich-Rumpler (monoplan et biplan), Ago (biplan), L. V. G. (monoplan et biplan), Jeannin (monoplan), Albatros (biplan), Grade (monoplan), Euler (biplan et monoplan), Dormer (monoplan) et Otto (biplan).

Les hydravions sont : l'Albatros (biplan), le L. V. G. Nieuport (monoplan) et le Curtiss (biplan).

Dernièrement, une information qui fit le tour de la presse, produisit dans les milieux militaires une intense émotion. On avait construit un appareil capable de s'élever directement du sol dans une direction rigoureusement verticale et pouvant, en outre, s'arrêter dans l'air à la place qu'il lui conviendrait de choisir et s'y maintenir par ses propres moyens.

Le bateau-volant (Flugboat) — c'est ainsi que l'a baptisé son père — ne serait pas un simple cerf-volant, mais un véritable hélicoptère, résolvant de façon magistrale le difficile problème du coup d'aile. Ce coup d'aile serait produit par une ingénieuse rotation des surfaces portantes qui se développeraient pendant la descente et se replieraient automatiquement sur elles-mêmes pendant l'ascension.

On s'est beaucoup préoccupé, dans les cercles militaires, de la manière dont, au cours d'une guerre, les avions indigènes pourraient se distinguer de ceux de l'ennemi. C'est pour cela qu'on munit récemment les appareils d'un réservoir en zinc rempli de noir de fumée. Par simple pression sur une poire de caoutchouc, le réservoir laissait échapper une quantité plus ou moins grande de son contenu. Le noir de fumée, grâce à sa faible densité, ne tombant que très lentement vers la terre, l'avion serait ainsi en mesure de se légitimer.

Mais on a surtout étudié avec fièvre les moyens de combattre les espions aériens. Comme le dit avec raison le comte de Moltke, le feu de l'infanterie doit se déclarer impuissant.

D'autre part, les canons de campagne ordinaires ne sont aucunement appropriés au but poursuivi, même si l'on enterre leurs affûts de façon à obtenir une trajectoire se rapprochant le plus possible de la verticale. De leur côté, les obusiers qui permettent le tir sous un angle de 60 à 70 degrés ne peuvent qu'à grand peine suivre un but se déplaçant latéralement.

On s'est donc décidé à établir des canons spéciaux dont la place serait tout indiquée dans le voisinage des gares, des ponts, des postes de télégraphe, des hangars de dirigeables et d'aéroplanes.

Le canon construit par les usines Krupp, canon qui a déjà fait preuve de remarquables qualités balistiques, présente (j'emprunte ces chiffres au comte de Moltke) un calibre de 10,5 cm. Il est capable de lancer un projectile à 13 kilomètres dans la direction horizontale, à 11 kilomètres dans la direction verticale. Cela ne signifie évidemment pas que la trajectoire de 13 kilomètres de l'obus accusera à son point culminant une hauteur de onze kilomètres, l'expérience a en effet prouvé qu'un ballon planant à 2.400 mètres, à une distance de 12 kilomètres, se trouve hors de portée.

Ce canon est spécialement destiné à la marine car il est certain que la distance ci-dessus men

tionnée peut être considérée comme normale pour une reconnaissance au-dessus de la mer. Le champ visuel d'un aéroplane ou d'un dirigeable est, sur mer, beaucoup plus grand que sur terre.

Pour la défense sur terre, Krupp a créé deux canons dont les calibres sont respectivement de 7,5 et 6,5 cm. et qui ne diffèrent entre eux que par la facilité plus ou moins grande de maniement.

Le premier est monté sur une automobile et peut par suite, sur un terrain favorable, poursuivre l'ennemi dans sa course aérienne. Un affût à pivot central permet de diriger sa bouche aux quatre coins du ciel.

Le second est embrelé à la manière des canons de campagne. Des chevaux le traînent. Les roues étant rabattues et l'avant-train enlevé, il peut, à l'aide des roues, se mouvoir dans toutes les directions autour d'un espèce d'éperon fixé à la crosse d'affût et fiché en terre. Un but, éloigné de 8 kilomètres de ces engins et se maintenant à une hauteur de 1.800 mètres, n'a rien à craindre.

On ne se dissimule pas la difficulté d'atteindre un objet se déplaçant ou pouvant se déplacer dans trois directions différentes. Des expériences faites au polygone Krupp, à Meppen, sur un parachute descendant — lentement — avec le vent, ont donné. paraît-il, de bons résultats. Les projectiles employés laissant derrière eux un sillage de fumée, il était aisé de rectifier le tir.

MARCEL BURNEY.

UNE INITIATIVE GÉNÉREUSE

Le coureur cycliste, Marcel Berthet, vient d'avoir une généreuse inltiative. Les filles de Michaux, le célèbre Michaux, inventeur de la pédale, âgées respectivement de 63 et 65 ans, se trouvent dans une situation des plus dignes l'intérêt. L'une est atteinte de pneumonie, l'autre est dans un état de santé précaire. C'est pourquoi, Marcel Berthet vient d'ouvrir une souscription afin de venir en aide à ces malheureuses. La *Vie au Grand Air*, qui s'inscrit pour 50 francs, transmettra à l'U. V. F. ou à l'*Auto*, les oboles que ses lecteurs voudront bien lui adresser.

AUTOMOBILE

Nous dormons

On ne construit pas en France de gros moteurs à pétrole lampant.

Nous avons signalé, à diverses reprises, ici-même, les courants d'idées nouvelles qui orientent peu à peu les marines étrangères vers la construction de gros moteurs du type dit Diesel, dont les pétroles bruts ou des huiles lourdes de houille sont les carburants.

A ce point de vue encore, il est pénible de l'avouer, nous avons laissé prendre à nos rivaux une avance considérable. Nous n'avons pas encore un seul navire de fort tonnage mû par un moteur à explosion du type Diesel ou du type nouveau, dit demi-Diesel, à compression moins forte et dans lequel l'allumage ne se produit plus par la haute et brusque compression du gaz, mais par bougie, comme dans les moteurs à quatre temps de l'automobile.

Le Danemarck, la Suède, la Norvège, la Russie, l'Allemagne et l'Angleterre, au contraire, ont déjà de nombreuses unités. La plupart des Français ont ignoré qu'Amundsen, le découvreur du Pôle Sud avait équipé le *Fram* avec un moteur de ce genre. La compagnie East-India, qui fait le service de Bangkok, a un 10 000 tonnes, le Zeelandia, les Anglais ont le même et les usines Krupp à Essen, terminent en ce moment, pour le gouvernement allemand, un moteur Diesel de marine ayant la puissance de 24 000 chevaux, C'est un groupe de marine formé de deux six-cylindres de 2 000 chevaux chacun. Chaque six-cylindres actionne une hélice. Le moteur monstre est destiné à actionner un croiseur.

En France, nous commençons à peine à introduire le chauffage au pétrole dans notre marine. Nous en sommes à étudier encore la transformation du calorique en vapeur, alors que chez nos voisins, cette question, résolue depuis longtemps, fait partie du passé. Les deux grands journaux de Yachting automobile, anglais et allemand, *The Motor Boat*, et *das Motorboot* s'appellent également aujourd'hui *Motorship* et *Motorschiff*. Ce n'est pas seulement le canot, mais le navire à moteur. Notez que les brevets Diesel sont aujourd'hui dans le domaine public et que tout le monde peut les exploiter. Il n'y a donc pas là une affaire, il s'agit d'une industrie nationale, nationale, hélas ! à l'étranger.

La *Standard oil* vient de mettre en service un nouveau bateau-citerne à moteur Diesel, la Hamburg-America vient de lancer le *Neumark* de 2 700 chevaux ; une société anglaise au capital de 25 millions, le *Flower motor Ship*, est en train de se constituer pour exploiter le moteur dans le monde des pêcheurs anglais ; l'ami natré anglaise vient d'équiper, elle aussi, avec des Diesel, ses vaisseaux-citernes ; des torpilleurs à moteur du même type sont en construction pour la Grèce, le canal de Panama, la Russie.

Et en France ?

Rien hélas ! Nous dormons.

GEORGES PRADE.

Poignée de nouvelles.

— L'Angleterre compte maintenant 90.953 véhicules automobiles, plus que la France, pourtant, pays des belles routes. Chez nous, en effet, la statistique n'accuse que 76.771 voitures.

— L'Exposition automobile du Mans s'ouvrira le 23 février : elle durera jusqu'au 9 mars. Elle comportera cinq sections : 1. Voitures automobiles : 2. Véhicules industriels ; 3. Cycles et motocycles ; 4. Moteurs industriels ; 5. Publications concernant l'automobile et le cycle.

— Après les grands services rendus par les automobiles, pendant la guerre de Tripolitaine, le gouvernement italien aurait l'intention de substituer, pour les transports de l'artillerie, la traction mécanique à la traction animale.

AVIATION

L'équilibrage des aéroplanes

C'est une des plus difficiles sinon la plus difficile question de l'aviation.

Nous avons vu précédemment ce qu'il faut entendre par l'expression : *centrage d'un aéroplane*. Aujourd'hui, nous allons examiner l'équilibrage.

Tout d'abord, nous ferons remarquer que la diversité même des solutions démontre qu'il n'existe pas, en cette matière, de règles fixes, nettement déterminées, mais que l'on est guidé par des préférences personnelles ou des raisons de construction.

Si nous considérons un aéroplane quelconque, nous le voyons composé d'un corps, de la voilure et d'un châssis d'atterrissage. Le corps ou fuselage supporte, d'autre part, un certain nombre d'organes répartis suivant un ordre qui est inverse, selon qu'il s'agit d'appareils à hélice tractive ou propulsive. Ce sont : le groupe moto-propulseur, les réservoirs et les sièges où doivent prendre place le ou les pilotes.

De ces masses pesantes, certaines ont leur place tout indiquée : hélice et moteur à l'extrémité avant ou arrière ; les réservoirs — poids sujets à variation — au voisinage du centre de gravité. Il reste donc le ou les sièges dont on peut faire varier l'emplacement.

Déjà, de la façon de répartir ces masses sur l'appareil, on peut classer les appareils aériens en deux catégories :

1° Les appareils à masses très rapprochées du centre de gravité (fig. 1).

2° Les appareils à masses réparties sur une certaine longueur (fig. 2).

Par exemple, à la première catégorie appartiennent les monoplans Blériot, Nieuport, Morane, etc.,

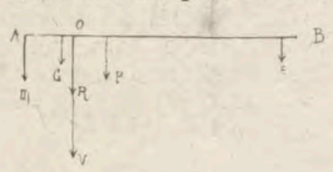


Fig. 1.

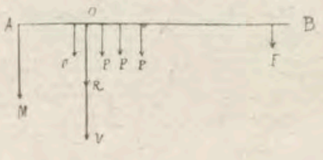


Fig. 2.

les biplans Farman, Sommer, etc. Dans la seconde nous pouvons ranger les biplans Astra, Bréguet, etc.

Le resserrement des masses pesantes dans un espace restreint donne à l'appareil plus de mobilité, de maniabilité ; mais la dispersion des mêmes masses donne toute latitude pour un aménagement plus facile, surtout dans le cas d'appareils multiplaces, où ce mode d'équilibrage permet de réduire notablement les résistances frontales. On comprend, en effet, que la section maximum du fuselage — ou maître couple — peut être plus petite si l'on dispose les sièges en tandem que si on les met côte à côte.

Nous connaissons à présent les deux façons de répartir les masses ; nous savons également qu'elles peuvent être considérées comme condensées en un point appelé centre de gravité. Si, par ce point, nous faisions passer un système de suspension quelconque, l'appareil tout entier serait en équilibre et resterait dans la position horizontale.

Or, dans un aéroplane en vol, le système de sustension consiste en la composante de sustentation.

Dans notre article sur le centrage, nous avons envisagé la composante d'une seule surface, ce qui suffit pour un appareil équilibré sur l'aile ; mais ne suffit plus pour les appareils à surfaces portantes multiples.

On peut considérer qu'il existe au moins quatre manières d'équilibrer un aéroplane :

1° Equilibrage sur les ailes ;

2° Equilibrage partie sur les ailes et partie sur un empennage arrière porteur ;

3° Equilibrage partie sur les ailes et partie sur un empennage avant porteur (type canard) :

4° Equilibrage sur plusieurs plans en tandem.

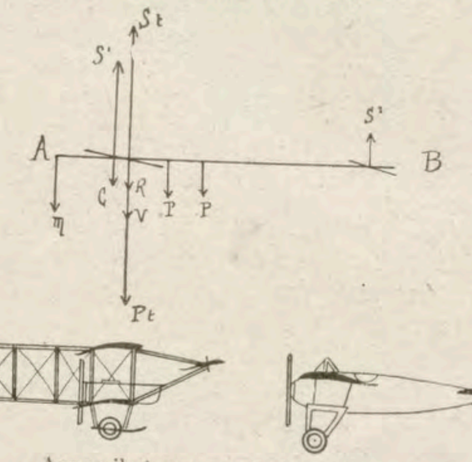
Le quatrième mode n'a compté jusqu'ici que deux ou trois exemples, mais ceux-ci n'ont pas été suffisamment poussés pour que nous puissions en tenir compte.

Nous retiendrons seulement le premier mode ; puis les deuxième et troisième, que nous fusionnerons tous deux en raison de leur similitude. Nous aurons donc, en réalité :

1° Equilibrage sur les ailes ;

2° Equilibrage sur les ailes et un empennage porteur ;

Le premier mode se comprend à première vue :



Appareils à empennage porteur

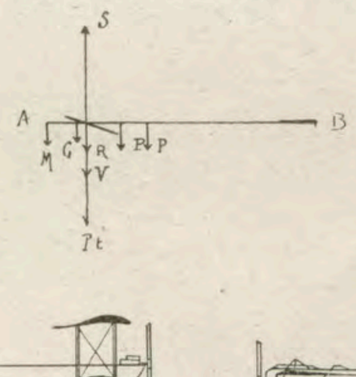
Biplan H. Farman. Monoplan Deperdussin.

la composante de susténtation des ailes S' fait directement équilibre à la résultante P*t* des poids appliquée au centre de gravité O.

Dans le second mode, au contraire, les composantes de sustentation S' et de la surface arrière S² se réunissent en une résultante S*t*, de valeur égale à leur total, et qui doit passer par le centre de gravité O.

Comme le point d'application de cette résultante varie suivant la grandeur des deux composantes, se rapprochant de la plus grande suivant qu'on augmente celle-ci, ou qu'on diminue la plus petite ; ou s'en éloignant dans le cas d'opération inverse ; on saisit que l'on peut faire coïncider son point d'application avec la verticale passant par le centre de gravité.

Si l'on ne veut pas modifier les surfaces, il reste la ressource d'avancer ou de reculer le ou les sièges. Le centre de gravité est alors amené en concordance avec la résultante de sustentation ; ce qui revient au même.



Appareils à empennage non porteur.

Biplan Astra. Monoplan Zens.

Les notions de centrage et d'équilibrage étant ainsi sommairement exposées ; notre prochain article sera consacré aux organes destinés à rétablir l'équilibre dans le sens longitudinal.

HENRI MIRGUET.

Poignée de nouvelles.

— Bider, le vainqueur des Pyrénées, va retourner de Madrid à Pau, toujours par le chemin des airs. Il repassera les Pyrénées et s'arrêtera en cours de route, notamment à Saint-Sébastien, pour donner des exhibitions.

— Les lieutenants Cheutin et Reimbert ont l'intention d'effectuer, à la fin du mois, un grand raid aérien de Touggourt à Tunis, en passant par Gabès, Gafsa, Sfax et Sousse, sur leurs biplans Farman.

— Alphonse XIII s'intéresse beaucoup à la locomotion aérienne. Le 7 février, après avoir applaudi les vols remarquables de Prevost, à Madrid, il est monté dans le dirigeable *Hispania* et a fait une excursion d'une demi-heure au-dessus de sa capitale.

— L'aviateur Montousis, avec un officier grec comme passager, est allé évoluer au-dessus de la flotte turque. Au cours de son voyage, il a lancé quatre bombes, du haut de son hydro-aéroplane Farman, sur l'arsenal de la presqu'île de Gallipoli.

LE RUGBY DU MARDI-GRAS

LE MATCH RACING-NEWPORT. — UN DEPART DE GUILLEMIN

Le Mardi-Gras, deux grands matches internationaux de rugby furent disputés à Colombes et au Parc des Princes. A Colombes, le Newport-Football-Club, vainqueur des Afrikanders, a battu le Racing-Club par 14 points à 8. Notre photographie montre Guillemin, au moment où il va saisir le ballon,

LE MATCH STADE-DEVON. — UNE TOUCHE

Au Parc des Princes, l'équipe du comté de Devon battait l'équipe du Stade Français, par 17 points à 0. Les Anglais s'assurèrent un avantage marqué, principalement dans les touches, comme le montre notre photographie. Il est vrai qu'on peut voir qu'ils mettaient plus d'ardeur que les nôtres pour s'emparer du ballon.

GENERALE DU MATCH STADE-DEVON

Cette amusante photographie d'ensemble a été prise après le premier essai marqué par le comté de Devon. Le ballon vient d'être remis en jeu. Le Stade présentait une équipe mixte; Communeau, Lesieur, Redelsperger, Jacques Dedet, Podevin, étaient en effet absents; néanmoins, les "bleu et rouge" firent une belle défense. Mais ils avaient à faire à trop forte partie et durent s'incliner devant la supériorité de leurs adversaires.

NOS GRANDES ENQUÊTES

COMMENT FINIR LES COURSES DE SIX JOURS?

La course de Six Jours, qui s'est disputée, il y a quatre semaines, au Palais des Sports, a remporté un éclatant succès. Ce fut certainement la plus régulière de toutes les épreuves similaires courues jusqu'à ce jour.

Devant l'enthousiasme montré par le public, certains organisateurs parisiens pensent déjà à en donner une réédition.

Nous ne pouvons que nous en réjouir, en souhaitant cependant que le règlement appliqué à ce genre d'épreuves soit modifié, tout au moins en ce qui concerne l'arrivée.

En effet, faire terminer une course de 144 heures par une épreuve de vitesse sur 2.500 mètres, constitue une contradiction choquante. Nous nous sommes livrés à une enquête auprès des personnalités les plus compétentes du sport, en leur demandant de bien vouloir nous soumettre une idée de classement plus conforme à la formule d'une course de grand fond.

LÉON BRETON

M. Léon Breton, président de l'Union Vélocipédique de France est d'avis de faire terminer les courses de Six Jours comme les épreuves de fond ordinaires.

La solution la plus logique paraît être de terminer les courses de Six Jours comme toutes les courses de temps, ainsi qu'il est prévu à l'article 101 des règlements de courses de l'U. V. F.

« Les épreuves de temps qui peuvent être disputées sur une demi-heure, une ou plusieurs heures, sont jugées comme suit :

Une minute avant la fin de la dernière heure, le chronométreur devra faire sonner la cloche une première fois.

Au moment précis où le temps fixé sera expiré, le chronométreur tirera un coup de revolver Il fera constater à ce moment la distance couverte dans le cas de record battu.

Pour juger l'arrivée, le chronométreur fera sonner la cloche une seconde fois. On devra sonner lorsque le coureur de tête franchira la ligne d'arrivée, aussitôt après le coup de pistolet tiré. Le coureur ou le groupe de tête aura alors, à ce moment, un tour à faire. »

Une addition serait néanmoins nécessaire, parce qu'il s'agit d'une course par équipe. Il faudrait ajouter : cinq minutes avant la fin, aucun relais ne sera plus autorisé.

LÉON BRETON,
président de l'Union Vélocipédique de France.

HENRI DESGRANGE

M. Henri Desgrange, directeur de l'*Auto*, se déclare relativement satisfait du règlement actuel.

Vous voudriez trouver le moyen de terminer, autrement que par une épreuve de vitesse, la course des Six Jours.

Je ne vous dis pas que la façon actuelle est bien extraordinaire, mais réfléchissez que les hommes tournent depuis Six Jours dans une épreuve à bicyclette sans entraîneurs et dites-moi, dans ces conditions, si vous trouveriez bien juste de terminer l'épreuve avec des entraîneurs à bicyclettes ou à tandems, ou bien à motocyclettes.

Non, croyez-moi, laissons toutes les choses comme elles sont, et ne changeons pas notre cheval borgne pour un aveugle.

HENRI DESGRANGE.

VICTOR BREYER

L'excellent sportsman, Victor Breyer, qui a vu se disputer d'innombrables courses de Six Jours, tant en Europe qu'en Amérique, préconise, pour les teams de tête, un classement par points, obtenu par chaque passage au poteau durant la dernière heure de l'épreuve.

Répondant à votre intéressante question à propos des règlements appliqués jusqu'ici pour le classement des courses de Six Jours, je pense qu'il y a là, en effet, matière à réforme, et qu'il faudrait trouver un moyen pour éviter que l'arrivée de ce qui devrait être une épreuve de grand fond se réduise à un sprint, dont le plus vite sur le tour de piste doit presque infailliblement sortir vainqueur.

Plusieurs solutions se présentent à l'esprit, mais *a priori*, je goûte assez celle que votre rédacteur en chef, Jacques Mortane, a déjà préconisée dans vos colonnes : le classement par points, à chaque passage au poteau, durant toute la dernière heure, ceci naturellement entre les équipes n'ayant pas été doublées précédemment. La seule difficulté est d'ordre pratique, et consistera, a trouver le moyen de ne pas s'embrouiller au moment des relais d'équipier.

VICTOR BREYER.

ROLAND GARROS

Le héros du raid Tunis-Rome, Roland Garros, est un fervent amateur des batailles cyclistes sur piste ou sur route. Il a suivi les péripéties de la course de Six Jours avec le plus grand intérêt. On se souvient même qu'avec Barrier et Audemars, il offrit plusieurs primes qui furent toutes gagnées par Petit-Breton.

Faire terminer une épreuve comme les Six Jours par une course de vitesse constitue un gros contre-sens.

C'est demander à ces hommes, qui viennent de tourner depuis plusieurs jours, un effort complètement différent de celui qu'ils devraient fournir, les obligeant à prendre une bicyclette de vitesse, à changer leur position, à user de tactique, etc.

Dans cette lutte, il y a beaucoup de chances pour que ce soit l'homme le mieux servi par les circonstances et non pas le meilleur qui gagne.

A mon avis, l'arrivée devrait se faire comme une course par élimination, la lutte serait très intéressante et la victoire de l'homme qui se serait rendu maître successivement de tous ses adversaires serait indiscutable.

ROLAND GARROS.

EDMOND AUDEMARS

Edmond Audemars, le héros de Paris-Berlin en aéroplane, avant de devenir un de nos meilleurs rois de l'air, a été un champion amateur cycliste remarquable, remportant même le championnat du monde de demi-fond à Copenhague.

Il faut trouver autre chose que la formule de classement employée aux derniers Six Jours. J'ai assisté à toutes les phases de l'épreuve ; j'avoue que je n'ai rien compris quand, après 144 heures de lutte acharnée, les hommes de tête se sont mis en piste pour disputer une course de vitesse sur 2.500 mètres.

Dans cette finale, dont le premier prix constituait une allocation relativement considérable, quelles pouvaient être les chances des stayers et des routiers contre les sprinters ?

Vous n'imaginez pas une course de 2.500 mètres par invitation, réunissant Kramer, Friol, Egg, Guignard et Defraye ? C'est pourtant ce que nous avons vu l'autre mois.

Goullet et Fogler, quoique vainqueurs et quoiqu'ayant touché le premier prix, n'ont pas été l'intérêt de la course ; des hommes comme Petit-Breton, Brocco et Lapize ont fourni des efforts autrement intéressants.

J'estime que chaque équipe restant en tête doit avoir les mêmes chances de vaincre. Pour cela, il faudrait avant tout établir un règlement empêchant le retour d'abus comme ceux que l'on a pu constater, à savoir : certains hommes restant 6 heures en piste pour permettre à leurs coéquipiers sprinters de prendre un long repos pour la lutte finale.

Je proposerais pour cela d'interdire à chaque équipier de prendre plus de 30 minutes de repos chaque heure, pendant la dernière journée.

Comme classement, le meilleur serait encore de prendre le passage tous les deux tours pendant la dernière demi-heure.

On pourrait aussi faire disputer cette dernière demi-heure avec entraîneurs à bicyclettes.

EDMOND AUDEMARS.

L. ALIBERT

Le directeur sportif de la maison Automoto, L. Alibert, nous soumet deux idées de classement très séduisantes :

Voici mon opinion sur le classement d'une course de Six Jours cycliste.

La course doit, par un moyen quelconque, se terminer exactement au bout de la 144e heure sans qu'il y ait eu arrêt de course.

Les moyens (car j'en offre deux d'arriver à un classement définitif), pourraient être les suivants :

1° Il reste, par exemple, 6 équipes en tête. Les 12 dernières minutes seront annoncées au tableau d'affichage et toutes les deux minutes, le dernier du peloton au coup de pistolet de chacune de ces deux minutes se trouverait éliminé : un peu genre course à la mort.

2e Faire descendre 5 minutes avant la fin les équipes doublées et laisser en présence les 6 hommes représentant les 6 équipes en tête et annoncer que l'homme qui sera en tête au coup de pistolet, exactement donné à la 144e heure, aura gagné les Six Jours.

Avec ce dernier procédé, nous assisterions pendant 5 minutes, ou tout au moins 2 minutes (les deux dernières) à une lutte pour la place, peu banale.

Rappelez-vous la prime de l'*Auto* le dernier jour de l'épreuve parisienne, à 3 h. 1/2 de l'après-midi.

C'est le procédé qui me paraît le plus sûr, laissant le moins de prise à l'irrégularité et offrant le plus beau spectacle sportif.

La course sur dix tours de vitesse ne peut pas répondre au classement de ces épreuves de Six Jours.

L. ALIBERT.

PETIT-BRETON

Le très brillant champion Petit-Breton, qui fit merveille dans les Six Jours et qui termina dans un état de fraîcheur remarquable, nous adresse la très intéressante réponse que voici :

Je suis mal venu de considérer le mode de classement employé aux Six Jours de Paris, comme défectueux, d'aucuns trouveront sans doute que cette mauvaise humeur vient de ce que je n'ai pas gagné, et pourtant je puis affirmer que j'ai toujours protesté contre cette façon de faire terminer une course de 144 heures, c'est-à-dire de plus que grand fond, par une course de 2.500 mètres, c'est-à-dire de vitesse pure.

La contradiction est flagrante, et il semble injuste de risquer de faire perdre les plus méritants, en permettant de faire gagner des coureurs qui, parfois, ont le temps de se reposer pendant les six, huit, dix et même douze dernières heures.

L'épreuve se disputant par équipes de deux, n'est-il pas normal que chaque équipier fournisse le même effort ? C'est pourquoi, à mon sens, il faudrait adopter pour les six dernières heures de la course un règlement qui obligerait chaque homme de chaque team de tête à rester en piste un total de trois heures.

Quant au classement, il pourrait se faire par addition de points en totalisant les places de premiers à chaque tour, pendant la dernière heure.

De cette façon, la course ne serait pas faussée par des incidents ou des combinaisons toujours possibles et c'est bien la meilleure équipe qui gagnerait.

L. PETIT-BRETON.

TOURNIER

Tournier, le manager français des coureurs américains, dans les Six Jours, a bien voulu nous adresser cette réponse dans laquelle il rapporte les desiderata des triomphateurs de l'épreuve, Goullet et Fogler.

Une course de Six Jours n'est pas, par définition, une course de Six Jours et 2.500 mètres. Pourquoi ne pas faire comme en Amérique où, cinq minutes avant la fin, tous les coureurs qui ne sont pas dans le peloton de tête descendent pour permettre à leurs camarades de se disputer la victoire ?

De cette façon, les concurrents savent qu'ils doivent lutter pendant les cinq dernières minutes et le vainqueur est bien alors celui des Six Jours et non plus de la course de vitesse qui fait suite. Grâce à ce procédé, on n'enregistre pas de curieuse anomalie comme celle qui a suivi la course de Paris où le record des Six Jours appartient à une équipe qui n'a pas gagné, alors que les vainqueurs de l'épreuve ne voient pas leurs noms inscrits sur le palmarès des records.

TOURNIER.

VICTOR DUPRÉ

Notre excellent sprinter Victor Dupré qui en compagnie de Lapize, s'est classé second des Six Jours de Paris, après avoir fortement menacé nos vainqueurs, nous adresse une réponse très sportive ; il préconise en effet une formule qui n'avantagerait peut-être pas ses merveilleuses qualités de vitesse pure.

Vous me demandez mon opinion sur la manière de juger une arrivée de course de Six Jours ? Il faut, avant tout, un classement équitable n'avantageant aucun des concurrents, car ceux-ci, pour n'être pas parvenus à se lâcher au bout de 144 heures, ont dû faire preuve d'un mérite semblable et doivent avoir les mêmes chances dans la lutte finale.

Voici à mon avis une formule qui me semble assez équitable :

La course finale se disputerait sur 10 kilomètres avec une arrivée tous les kilomètres, classement par addition de points : le vainqueur serait celui qui aurait le moins de points à son actif.

En cas d'égalité de chiffre, les places de premier départageraient les arrivants.

Maintenant, laissez-moi vous dire que je trouve tout à fait anormal de faire disputer l'arrivée d'une aussi longue course en un seul sprint.

Il faudra absolument trouver une autre solution pour les courses futures.

VICTOR DUPRÉ.

MARCEL BERTHET

Marcel Berthet, qui faisait équipe avec Brocco dans l'épreuve des Six Jours du Palais des Sports, et qui s'est tout particulièrement distingué par sa régularité et son endurance, préconise un classement à la fin de chaque heure.

La question que vous posez est sportive au plus haut point.

Le règlement actuel est loin d'être parfait et, j'en conviens comme vous, terminer une course de fond comme les Six Jours par une épreuve de vitesse, est une grosse anomalie.

A mon avis, la formule la plus simple — et qui aurait cette qualité de rendre la course palpitante de bout en bout — consisterait à établir un classement à la fin de chaque heure ; l'équipe gagnante serait celle qui se serait assuré le plus de points, en passant 144 fois le poteau en bonne position.

D'ailleurs, si l'on doit organiser une nouvelle course de Six Jours à Paris, comme il en est question, pourquoi ne pas réunir les personnalités compétentes en matière de « Six Days » et ne pas étudier avec elles un règlement pratique ?

Je suis certain que c'est de cette réunion-là que sortirait la formule la plus logique et la plus sportive.

MARCEL BERTHET.

JEAN BOUIN

Jean Bouin, notre plus remarquable pédestrian, dont les succès sont si nombreux que nous nous contenterons de rappeler seulement son record de France de l'heure et son inoubliable course des Jeux Olympiques contre Kolehmainen, nous propose un système de points :

Le classement aux points ainsi établi me semble être plus juste que le système actuel :

1° Pour les équipes de tête, 1 point pour chaque passage au poteau au cours de l'avant-dernière heure :

2° Pendant l'avant-dernière demi-heure, 2 points.

3° Pendant la dernière demi-heure, 3points.

4° Dernier tour : 1re équipe, 10 points ; 2e équipe, 8 points ; 3e équipe, 6 points ; 4e équipe, 4 points ; 5e équipe, 2 points.

Le tout par addition. Il y aurait bien d'autres formules plus régulières encore, mais l'intérêt de l'épreuve pourrait en souffrir.

JEAN BOUIN.

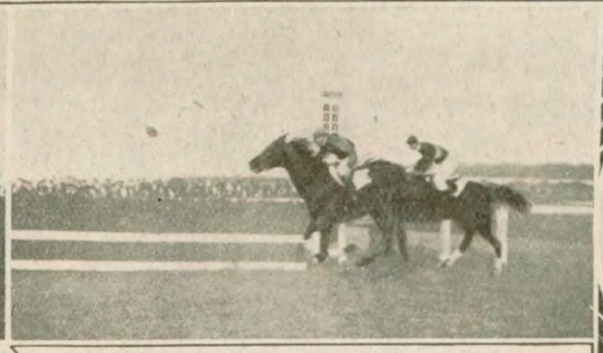
Souhaitons que cette enquête fournisse aux organisateurs des prochaines courses de Six Jours d'utiles indications, pour l'établissement d'un classement donnant satisfaction et au public et aux concurrents.

FRANÇOIS TOCHÉ.

LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE

Sabouret, l'excellent patineur, s'est classé troisième derrière Pigneron et Trugard dans le championnat de France de figures.

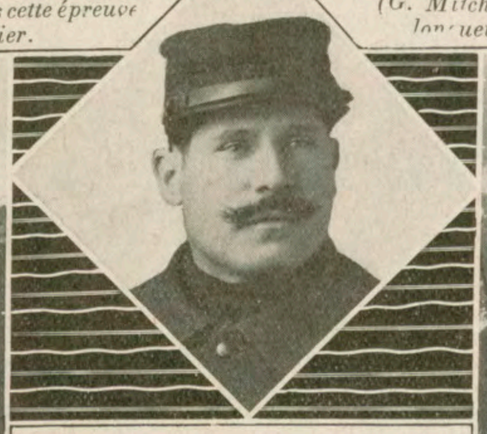
Le saut de la rivière dans le prix Gaston-Phœbus à Pau. Onze concurrents prirent le départ dans cette épreuve disputée le 6 février.



L'arrivée du Prix Gaston-Phœbus (10.000 fr.). Loup à M. Descazeaux (G. Mitchell) gagne par une demi-longueur, devant Bélisaire II.

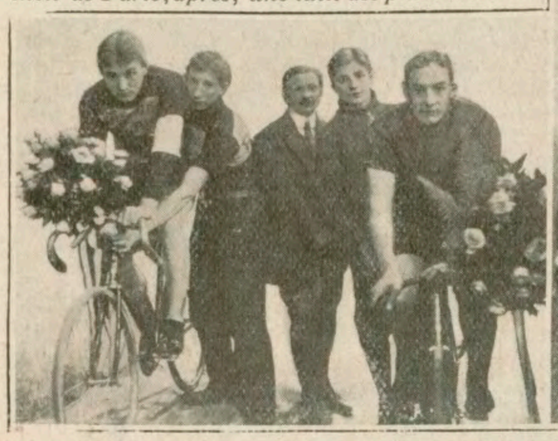
Le boxeur poids lourds Luther Mac Carty, le champion du monde de la race blanche et son petit lion, son compagnon habituel.

Le départ du Grand Prix Griffon, qui s'est disputé le 31 janvier, sur le parcours Alger Cherchell (215 kil.). La victoire revient a Pichon de Paris, après, une lutte des plus vives.



Le sapeur Servies, le champion du Deperdussin, vient d'être nommé chevalier de la Légion d'honneur.

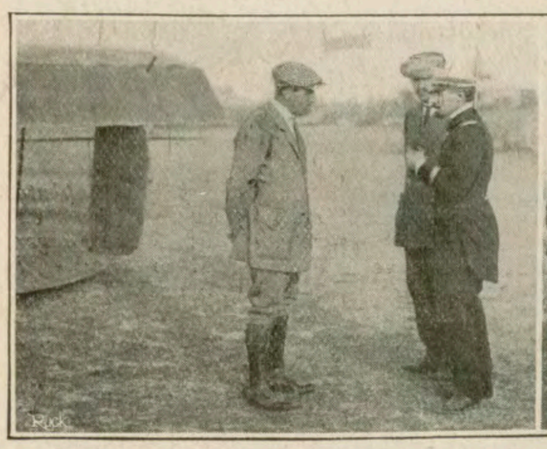
Les sports d'hiver à Zakopane. Cette petite station de la Pologne autrichienne attire beaucoup d'amateurs, qui viennnet de Russie et de Pologne pour pratiquer leurs sports favoris.



Saldow et Lorentz, les vainqueurs de la course de Six jours (12 heures par jour) qui vient de se disputer à Hanovre

Le rugby dans l'armée anglaise. Le premier régimen de West Yorks a fait le déplacement de Lichfield à Richmond pour rencontrer le Glouceester regiment, de Porstmouth. Ce match comptait pour la Coupe de l'armée.

A Superbagnères, un beau saut en ski de Herman Mathiesen qui s'attribua, la Coupe challenge de Luchon (phot. Vignerie).



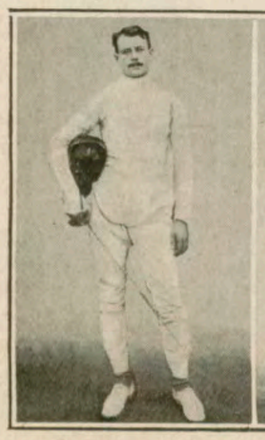
Chevalier l'excellent, chef pilote de la Société d'aviation de Montpellier et le lieutenant de vaisseau Reynaud, qui fait de très beaux vols sur son Farman aux environs de Palavas.

Sur le champ d'aviation de Montpellier, de g. à d. M. Tabar, le colonel Estienne, M. Bazaine, l'aviateur Chevalier.

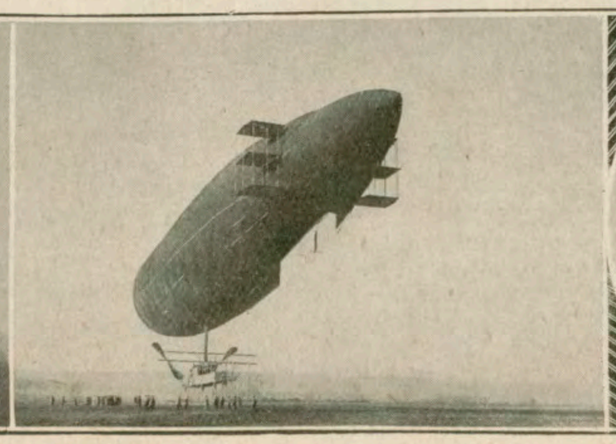
M. Henry Deutsch, de la Meurthe, qui vient d'être élu président de l'Aéro-Club de France.

Le comte de Courcy, qui a remporté plusieurs poules importantes au tir aux pigeons de Pau.

L'arrivée de Bouin, le vainqueur du Challenge Aycaguer, disputé à Lyon le 2 février sur 13 kilomètres ; Bouin effectua le parcours en 41 m. Granger finissait second.



M. Granger, qui a remporté le challenge de la médecine



Le dirigeable Clément-Bayard, *construit spécialement pour le gouvernement russe, a fait sa première sortie dimanche dernier à la Motte-Breuil.*

Gougenheim, sur son H. Farman (hél. Chauvière) a battu deux fois le record du monde de la hauteur à cinq.

Le banquet du 27e congrès de l'Union cycliste Internationale s'est tenu le 8 février au Café de Paris. MM. Breton, de Beukelaer, Meyer, Martin, Strobach et Breyer prirent la parole, à l'issue de ce dîner fort réussi.

LE PETIT DICTIONNAIRE SPORTIF (1)

RÉPONSES AUX QUESTIONS POSÉES

COMMENT CALCULER LA PUISSANCE D'UN MOTEUR?

Quel est le calcul à faire pour connaître la force exacte d'un moteur à explosion (force exprimée en chevaux-vapeur) lorsqu'on connaît : le nombre des cylindres, leur alésage, leur course et le nombre de tours à la minute?

Existe-t-il une équation assez simple qui puisse résumer tout ce calcul?

JAMES.

Il existe un certain nombre de formules permettant de déterminer, par simple calcul, la puissance approximative d'un moteur; mais dans toutes, il entre une certaine donnée, variable selon les cas, et que l'on doit fixer *a priori*.

C'est ainsi que l'on est obligé de faire entrer en ligne de compte la pression moyenne sur le piston ou un coefficient de rendement approché, qui varie de 0,2 pour les bonnes voitures de série, à 0,3 pour les voitures spéciales de course.

Dans le cas présent, comme il n'est pas question de pression moyenne, nous devons prendre comme suffisamment exacte la formule indiquée par M. H. Petit dons son remarquable ouvrage : *Le Moteur*.

Cette formule détermine la puissance par les calories fournies par le combustible aspiré, à raison de 1 gramme d'essence par 20 grammes d'air; en tenant compte d'une perte de cylindrée de 1/10 en raison des dépressions à peu près inévitables.

Après simplifications, on obtient la formule :

$$P = \frac{1,86}{75} d^2 cpn\rho$$

S'il s'agit d'une voiture de série, on donnera au coefficient ρ une valeur de 0,2; ce qui ramènera la formule à :

$$P \text{ (en chx)} = 0,00496\, d^2 cpn$$

ou, en chiffres ronds :

$$P = 0,005\, d^2 cpn$$

dans laquelle P est la puissance cherchée, d le diamètre ou alésage; c la course, p le nombre de cylindres, et n le nombre de tours-minute; les longueurs étant exprimées en décimètres.

Bien entendu, cette formule n'a pas la prétention d'être absolument exacte, mais elle correspond aux puissances réellement mesurées dans la mesure nécessaire à une simple évaluation approximative.

A titre d'exemple, un 80 × 140, 4 cylindres, tournant à 1.200 tours, donnerait une puissance de 21,5 chx.

QUESTIONS DE SIMILITUDE

Je vous serai reconnaissant de vouloir bien me renseigner :

I. Sur la façon dont un pilote, 1° de Nieuport et 2° de Donnet-Lévêque, conduit son appareil. Est-ce à l'aide d'un volant ou de leviers.

II. Plusieurs revues d'aviation, en décrivant les monoplans Nieuport et Hanriot, ont fait remarquer que ces deux appareils ne se ressemblent que superficiellement et qu'au point de vue technique ils diffèrent complètement. Il me semble pourtant, d'après les photographies, que les centres de pression et de gravité sont placés à peu près à la même place dans chacun de ces appareils, Pourriez-vous m'éclairer là-dessus?

ROBERT EPINE,
Roubaix (Nord).

I. A proprement parler, on ne saurait dire qu'un pilote d'aéroplane conduit son appareil à l'aide d'un volant, puisque ce volant n'est jamais fixe, mais est toujours monté sur un pont oscillant, un levier, ou une tige mobile.

Dans tous les cas, les mouvements en poussant, du volant ou du levier, provoquent la descente, tandis que les mouvements, en tirant à soi, donnent à monter. Ceci résulte de l'unification des commandes, rendue obligatoire par l'aéronautique militaire.

Mais la façon de rétablir la stabilité latérale par gauchissement en volets (ailerons) peut différer: ainsi, les anciens Nieuport utilisaient des pédales, comme aujourd'hui, Donnet-Lévêque rétablit par rotation du volant monté à l'extrémité du levier à simple mouvement et Nieuport emploie le simple « manche à balai ».

Jusqu'à preuve du contraire celui ci semble le plus parfait.

II. Il faut être aveugle pour ne point voir que les monoplans Nieuport et Hanriot ont des lignes extérieures semblables, à peu de choses près. De plus, leur centrage et leur équilibrage sont également semblables.

Mais semblable ne veut pas dire identique, et il y a aussi loin du Hanriot au Nieuport, tous deux exposés au Salon dernier où l'on a pu les voir de près et les juger (notamment le Hanriot, dont la membrure était à nu) que des bijoux sortis par les Farman aux premiers appareils de la même marque.

Pour différencier deux appareils, il ne faut pas seulement considérer les lignes extérieures, qui arriveront à être nécessairement unifiées en vue du maximum de rendement; ni l'équilibrage et le centrage, communs à des appareils entièrement différents ou semblables; mais surtout, les façons de traiter les parties essentielles : voilure en tête, puis fuselage en corps, et enfin châssis. Ajoutez à cela le plus ou moins grand soin apporté à l'usinage, au montage, et vous aurez des bases d'appréciation autrement sûres que celles résultant d'un coup d'œil rapide.

Peut-on dire qu'une seule de ces parties caractérise nettement un aéroplane? Et, en ce cas, laquelle doit primer? A notre avis, aucune, car toutes concourent au même but : constituer un tout bien homogène et de parfait rendement, et il serait bien malaisé de déterminer la part de chacune.

Toutefois, si l'une d'entre elles devait avoir la préférence, nous choisirions la voilure, dont l'étude particulière quant à la forme, à la section, à la disposition, influe davantage sur les qualités d'un avion que toutes les autres réunies.

Les deux monoplans en question n'offrent donc qu'une ressemblance toute superficielle, et les revues en question ont pleinement raison.

G. V.

DES LANTERNES AUX VOITURIERS

Une grande partie des accidents d'automobiles sont causés par des rencontres nocturnes avec des voitures de foin ou autres, non munies de lanternes et autorisées à rouler ainsi par une loi dont on abuse un peu trop. Pourquoi ne contraindrait-on pas les propriétaires de ces voitures à attacher une petite lanterne sur le collier du cheval?

J'ai vu en Allemagne et en Angleterre que ce procédé était d'usage; que ne l'impose-t-on pas chez nous?

A. CAMUS,
Brême.

Nous partageons entièrement l'opinion de notre lecteur et déplorons avec lui l'insuffisance de la loi sur le roulage.

Nous serions heureux que telles mesures fussent prises pour diminuer les risques d'accidents nocturnes; mais nous sommes obligés de remarquer que la loi est généralement inobservée en ce qui concerne l'éclairage des voitures.

S'il n'y avait que les voitures de paille ou de foin à craindre, ce ne serait là que demi-mal, car, outre le semblant de raison qui explique le défaut de la lanterne, elles circulent peu, et en nombre assez restreint, la nuit; mais bien plus dangereux sont les chars transportant les pièces de bois dans les contrées forestières, chars très nombreux, et que l'on rencontre abandonnés au hasard de la route et sans le moindre éclairage. Une charrette chargée de foin s'aperçoit, en somme, aisément, tandis qu'un char, dont le chargement est naturellement fort bas, se voit difficilement.

Ce qu'il faudrait, c'est une revision des lois et règlements en vigueur sur le roulage, et surtout, que les agents de la sécurité publique reçoivent des ordres précis et formels pour veiller à leur stricte observation.

LA MOTO DE TOURISME

J'ai lu dans votre *Petit Dictionnaire sportif* du 1er février la réponse faite au sujet de la moto de tourisme.

Si l'on n'envisage que le point de vue très spécial auquel s'est placé l'auteur de cette réponse, évidemment, elle est justifiée pleinement.

Mais l'on peut étendre la question, et alors, les conseils donnés sont insuffisants.

S'agit-il du long tourisme, alors, ce n'est plus 2 chx qu'il faut, mais au minimum 3 chx 1/2, car il faut alors compter avec des accessoires assez lourds et encombrants.

Avec deux de mes amis, nous avons entrepris, l'an dernier, une longue promenade à travers la France, par Dijon, Lyon, Grenoble, Avignon, Marseille, Cannes, Marseille, Toulouse, Perpignan, Bayonne, Bordeaux (et retour par le « grand frère », car nous étions fatigués) et nous avions emporté du matériel de camping, y compris une petite cantine. Avec le matériel d'entretien et de réparation, avec notre linge et nos vêtements de rechange, je vous assure que cela faisait un joli total. Eh bien! il a fallu que nous installions tout cela sur nos trois motos et si vous aviez vu notre chargement, vous auriez été étonnés, bien certainement.

Un de nos compagnons avait une 4 chx 1/2, bien démultipliée; il transportait la cantine et la tente. Moi, j'avais une 3 chx 1/2; je véhiculais les vêtements et le linge. Le troisième de la caravane, ne disposant que d'une 2 chx, se contentait de l'outillage. C'était assez pour lui, et mon autre camarade et moi dûmes souvent le pousser en côte. Vous voyez que les 2 chx ne suffisent pas pour le vrai tourisme.

Inutile de vous dire que nous ne partions pas en poussant la machine et en sautant à la volée : nous aidions le plus chargé à démarrer; je partais à la pédale, aidé par le plus léger qui, lui, devait faire un petit 100 mètres tout seul. Les départs, en raison des paquetages, étaient assez délicats et les premiers ne furent pas exempts de péripéties, mais, avec l'habitude, cela devint facile et je vous assure que notre petite caravane obtint un certain succès.

Nous n'eûmes aucun ennui de mécanisme et ne souffrîmes que de crevaisons, d'ailleurs normales; nos dépenses furent restreintes: 1.500 francs à trois, pour un mois environ de promenade, tout compris.

Mais, je vous demande ce qu'auraient pu faire les petites 2 chx que vous préconisez?

Pour le grand tourisme, il faut, au minimum, des 3 chx 1/2. Moins puissant est inutile ; cela ne tire pas et il faut « ramer » dans les côtes.

Nous avons remarqué, d'autre part, que nos machines, bien que très chargées, étaient d'une conduite très facile. Nous n'eûmes à souffrir que sur le pavé des Landes. Là, ce fut terrible, nous marchions à peine à 20 à l'heure... et nous arrêtions souvent pour resserrer notre installation.

Mais, à part cela, tout alla bien.

En résumé, les motos au-dessous de 3 chx ne peuvent, à mon avis, que servir convenablement aux petites promenades dominicales. Autrement, elles n'existent pas: croyez-en un vieux et fervent motocycliste.

J. DELBOS,
Levallois.

QUESTIONS NOUVELLES

LES HYDROPLANES A PERSIENNES

A propos des hydro-aéroplanes et des hyproplanes, j'ai souvent vu ce mot sans en comprendre la signification exacte : les coques à persiennes.

Qu'est-ce que cela peut bien être? Et comment ces persiennes fonctionnent-elles?

L. DE LA T.,
Grenoble.

DES RINGS SANS POTEAUX

Je suis un assidu des combats de boxe et j'ai, comme tel, assisté à de nombreux incidents. C'est ainsi que j'ai vu très souvent les boxeurs projetés sur les cordes ou sur les poteaux qui soutiennent celles-ci. Dans le premier cas, ils ne se faisaient jamais de mal, mais dans l'autre ils récoltaient toujours certaines contusions, malgré tout rembourrage. D'ailleurs, en province, on ne s'embarrasse pas de semblables précautions : quatre poteaux plantés sur le ring, de la corde, et tout est dit.

Ne pourrait-on pas remédier à cela et prohiber tout ce qui peut blesser les boxeurs déjà si exposés.

J'espère voir une réponse à ce sujet dans le Dictionnaire de la Vie au Grand Air.

AUGUSTE VANDENPLAS.
Tourcoing,

LE SKI EST-IL UN PATIN LONG ?

Permettez à de jeunes lecteurs de vous demander quelques renseignements.

Voilà, nous discutons depuis un mois sur les patins à glace et les skis, et les souliers à neige, et comme nous ne connaissons que les premiers pour en avoir usé, nous ne pouvons pas arriver à nous mettre d'accord.

Les skis sont ils des patins longs? Le pied y est-il attaché de la pointe au talon comme sur les patins? Qu'entend-on par « soulier à neige »?

QUATRE POTACHES.

CONTRE LE « MACHURAGE » DES PNEUS

J'ai le malheur — ou le bonheur, selon les jours — d'être fervent automobiliste, et je suis poursuivi par une « guigne » d'une intense noirceur : je ne puis faire 100 kilomètres sans crever...

C'est à croire que tous les porte-clous de la création se sont donné rendez-vous sur ma route en compagnie d'une horde de ferrailleurs!

En grâce, dites-moi ce qu'il faut faire pour remédier à cela et surtout pour éviter que chaque crevaison me coûte une chambre mâchurée et déchiquetée comme une jupe de gitane.

G. PIA,
à Reims.

POURQUOI NE FAIT-ON PAS DES PNEUS EN TRESSES D'ACIER?

Pour tous les sportsmen qui roulent à bicyclette, à motocyclette ou en automobile, l'ennemi est la crevaison, source de déboires et qui gâte les plus belles randonnées.

Comment n'a t-on pas déjà songé à insérer dans les pneus des lames d'acier ou des tresses d'acier, ou encore des procédés analogues?

Je ne vois pas de bien grosse objection à ce faire et vous devriez le proposer. Cela rendrait service à bien des gens.

H. DUVERGIER,
Le Havre.

LES CHASSIS ACTUELS SONT TROP SURBAISSÉS

Il s'est accompli, depuis les débuts de l'automobile, une évolution très marquée dans la position relative de la carrosserie et des organes du moteur par rapport aux bâtis.

On a exagéré, et l'on est tellement loin aujourd'hui des araignées haut sur pattes de jadis, que, tout récemment, une auto à bord de laquelle j'avais pris place s'est bloquée sur un butoir de grand'porte et n'a pu être sortie qu'à l'aide de forts chevaux. Elle a laissé sa plaque de tôle du fond dans l'aventure et son volant a été faussé.

Ne croyez vous pas qu'il y aurait lieu de réagir?

LADISLAS BOLESKI,
Cannes.

GUIDON RELEVÉ OU GUIDON DE COURSE?

J'ai fait un pari avec plusieurs de mes camarades de club et je vous prie de vouloir bien dire qui d'eux, ou de moi, a raison?

Voilà : Je prétends que la direction d'une bicyclette à guidon relevé est plus douce que celle d'une bicyclette à guidon rabattu vers le bas à la Gougoltz ou en chapeau de gendarme.

D. MARTIN,
rue de Vaugirard, Paris.

POUR NE PAS « AQUADEGRINGOLER » EN CANOE.

L'année dernière, j'ai appris ou plutôt j'ai commencé mon apprentissage de canoëiste. Heureusement que je sais nager, car pas une fois je ne suis sorti sans « aflotter » ou « aquadégringoler », comme dirait un pilote d'hydro.

Naturellement, on se moquait de moi et mes amis tout les premiers, qui se gardaient bien de me donner le « truc », grâce à quoi on doit se tenir en équilibre.

Je voudrais les étonner prochainement et alors je vous demande de me confier le « truc » en question.

Répondez-moi vite que je fasse des prouesses?

K. NOÉ,
L'Isle-Adam.

Nous donnerons dans notre numéro du 1er mars, les réponses à ces questions.

PAUL LAUNAY.

PETITE CORRESPONDANCE

M. FERD. GARBACC O-SCHWENIHAN. — Nous ne pouvons utiliser votre envoi, les renseignements donnés sont par trop rudimentaires.

M. ENRIQUE H. F. MURERS — Merci pour votre aimable proposition, mais nous n'avons déjà que trop de documents sur ce sport.

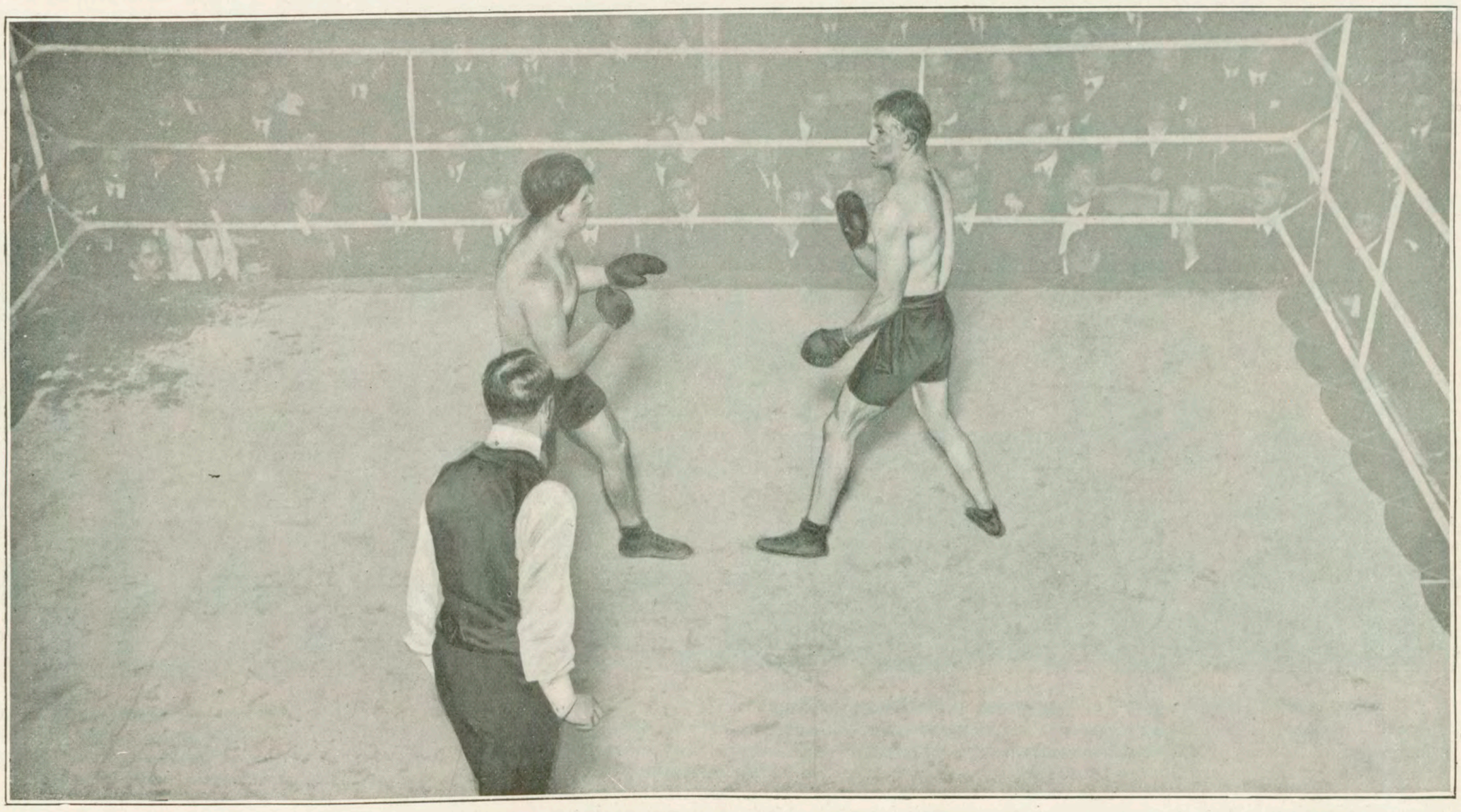
E. P. A. GONESSE. — Nous allons faire parvenir votre étude à la personne que vous nous indiquez.

UN CROUPE DE SPORTSMEN LIÉGEOIS. — Vous avez pu constater, dans notre dernier numéro, que votre idée était aussi la nôtre

LES AMATEURS DE BADMINTON. — Puisque vous voulez créer un club à Paris, adressez-vous à M. Didot, 106, rue de Richelieu.

(1) Tous les 15 jours, nos lecteurs trouveront, à cette place, les réponses aux questions qu'ils voudront bien nous poser. Nous les prions de collaborer à cette rubrique en nous adressant eux-mêmes des réponses.

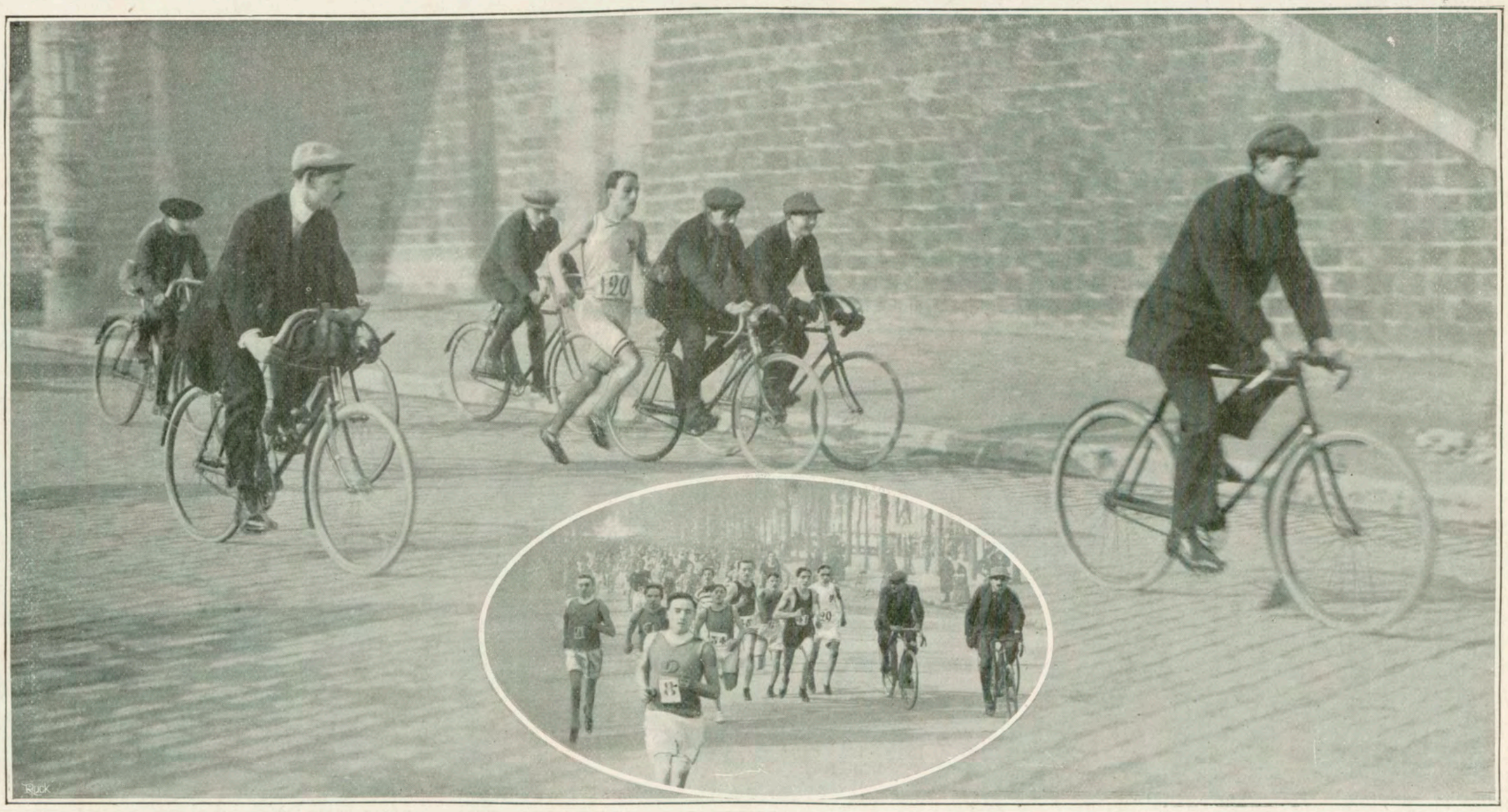
UNE DÉCISION DISCUTABLE



MAC CORMICK BAT LE SUISSE BADOUD AUX POINTS

Samedi dernier, un grand match de boxe mettait aux prises la dernière révélation des poids mi-moyens d'Outre-Manche, Mac Cormick, et le redoutable Suisse Badoud. Celui-ci, beaucoup moins scientifique, mais plus puissant que son adversaire, réussissait à le mettre en difficulté plusieurs fois et l'obligeait à s'accrocher pendant tout le dernier round. A la stupéfaction générale, les juges accordaient cependant la victoire à Mac Cormick.

LE CHALLENGE DOYEN



L'ARRIVÉE DU VAINQUEUR VIGNAUD, A SURESNES

Dimanche dernier, s'est disputé, sur le parcours Versailles-Suresnes (12 kil. 500), le cinquième challenge Doyen. La victoire revint à Vignaud, en 38 m. 25 s. 2/5. Le Club athlétique du IVe prit la première place du classement par équipes. En médaillon : les concurrents après le départ.

LA VIE AU GRAND AIR

LE CHAMPIONNAT DE PARIS RUGBY : LE SPORTING CLUB BAT LE STADE FRANÇAIS

DANS LES 22 METRES DU SPORTING

Dimanche dernier, à Colombes, le Sporting Club Universitaire de France a battu le Stade Français par 16 points à 6. Cette nouvelle victoire fait du Club Universitaire le grand favori du championnat de Paris. Plus de 5.000 personnes assistait à ce match qui fut très animé.

DANS LES BUTS DU STADE FRANÇAIS. CADENAT CHERCHE A TOURNER LA DEFENSE

Pendant la première mi-temps, le Stade français fut le plus souvent maître de l'offensive. Les avants « bleu et rouge » s'assurent un avantage indiscutable en bien des circonstances, avantage dont leurs trois-quarts ne surent pas toujours profiter. Le premier essai fut marqué par le Sporting. Cadenat, parti de la touche, alla poser le ballon entre les deux poteaux. Theuriet réussit le but. Bientôt le Stade marquait à son tour, grâce à Piron.

LA SECONDE MI-TEMPS. MIALE VA PRENDRE LE BALLON

Dès la reprise du jeu, le Sporting prit le commandement, s'assurant constamment le ballon en mêlée, ses lignes arrières débordèrent la défense stadiste souvent désemparée. Theuriet, par son activité, fut pour beaucoup dans la victoire des Universitaires.

COMMUNEAU ET CHARPENTIER CHERCHENT LA TOUCHE

Le Stade Français présentait une fois de plus une équipe mixte, il manquait encore Lesieur. H. Guilloux et J. Dedet blessés at cours de récents matches, et ces défections constituaient un lourd handicap pour les « bleu et rouge ».

UN COUP FRANC AU STADE — RUSSEL DONNE LE COUP DE PIED

Les dribblings des avants Stadistes furent souvent redoutables et allèrent loin dans les lignes adverses. Mais, courageusement, les Universitaires se jetèrent au devant du ballon et ils surent arrêter le travail du pack stadiste. Sur notre photographie on aperçoit de gauche à droite : Podevin, Russell, Redelsperger et Communeau.

UNE CHARGE DE REDELSPERGER

Redelsperger et Communeau furent très remarqués dans le jeu ouvert. Notre photographie représente une charge de Redelsperger, charge qui va cependant être rapidement arrêtée par les joueurs du Sporting-Club.

VOGT EST TOUCHÉ

La rencontre de dimanche fut très heurtée et très serrée ; les adversaires, sans jouer avec brutalité, ne s'épargnèrent pas cependant. Semmartin, l'arrière du S. C. U. F. et Vogt, le demi du Stade, furent assez durement touchés au cours de la partie.

THEURIET EST PLAQUE

Theuriet, qui avait été assez durement touché les autres fois, principalement au cours du match contre le Racing s'était muni, l'autre dimanche, d'un masque. Il joua comme toujours à la perfection et dirigea avec beaucoup de méthode le travail de ses hommes.

LES SPORTS D'HIVER

LE CONCOURS DE SAUT DE GERARDMER

Le concours annuel du Club Alpin Français a remporté le plus vif succès à Gérardmer, grâce au nombre des concurrents, à la participation d'équipes militaires réputées et surtout à un team norvégien très remarquable.

L'ÉQUIPE NORVEGIENNE A GÉRARDMER

L'équipe norvégienne, hors concours, commandée par le lieutenant Oostgard, a couvert le parcours de skis, de 30 kilomètres, en 3 h. 22 m. 37 s.; alors que les vainqueurs mirent 3 h. 56 m. 9 s.

LE CHAMPIONNAT MILITAIRE DE GÉRARDMER

Le championnat militaire de skis de Gérardmer, disputé sur 30 kilomètres, fut gagné par l'équipe du 22e chasseurs, commandée par le lieutenant King.

LE DÉPART DE LA COURSE MILITAIRE

Au meeting d'hiver de La Chaux-de-Fonds (Suisse), les concurrents du concours de patrouilles militaires, disputé sur 24 kilomètres, par équipes de 4 skieurs, vont prendre le départ remorqués par des cavaliers.

LE CHRISTIANIA

Au concours artistique de figures en skis de La Chaux-de-Fonds, un concurrent exécute un arrêt de Christiania.

SIMONSEN, DE SAINT-MORITZ.

Simonsen, de Saint-Moritz, (no 40) champion, du concours de skis de La Chaux- de-Fonds, 1er dans la course de fond et dans l'épreuve de saut.

LE TELEMARK

Burgener de Grindelwald, réussit un splendide telemark, au concours artistique de figures en ski du meeting de La Chaux-de-Fonds.

FOOTBALL RUGBY

Les matches internationaux

Anglais et Gallois chez nous.

Deux grands matches internationaux se sont disputés le jour du mardi-gras. Ils ont, tous deux, montré que les bonnes équipes françaises étaient, à l'heure actuelle, capables de résister à d'excellentes équipes anglaises.

Le meilleur match des deux, et le plus intéressant fut disputé à Colombes. Le Newport Football Club y battit le Racing Club de France, par quatorze points à huit. La première mi-temps fut très ardemment disputée et nous y vîmes de nombreuses phases de beau jeu dont quelques-unes même, furent absolument passionnantes. Le jeu se ralentit dans la seconde partie, qui fut beaucoup moins intéressante que la première. L'équipe galloise, qui avait fait subir aux Afrikanders leur première défaite sur le sol anglais, et était ainsi devenue détentrice de la fameuse tête de gazelle, nous montra du joli jeu gallois. Néanmoins, on put juger encore, dans cette partie, que le rugby avait plutôt décliné dans le pays du charbon, en ces dernières années, et que les équipiers de la principauté, étaient loin de valoir, individuellement, les grandes étoiles d'autrefois. Le jeu d'équipe semble, à l'heure actuelle, la seule supériorité que les Gallois aient conservée,et aussi cette merveilleuse façon qu'ils ont de profiter de toutes les fautes que peuvent faire leurs adversaires. Le Racing Club de France fit une splendide exhibition. Quoique l'équipe présentée fut mixte, elle se défendit de très belle manière et bien souvent même attaqua, mettant en péril ses dangereux adversaires. Il faut louer l'équipe tout entière, du cœur dont elle a fait preuve de l'énergie qu'elle a déployée, durant tout le match. Aussi, ce club a montré que, quand il le voulait, il était capable de jouer correctement et de tenir tête aux meilleurs. Ainsi, il a quelque peu effacé la pénible impression qu'avaient laissée ses deux dernières défaites dans le championnat de Paris. On doit féliciter particulièrement les jeunes joueurs, qui ont très courageusement tenu leur place, et Guillemin, qui fit une rentrée très honorable.

Au Parc des Princes, le Stade Français présentait, lui aussi, une équipe très mixte, contre le très bon quinze du comté de Devon. Il fournit une assez bonne partie, mais ses avants ne purent tenir devant leurs adversaires directs, qui étaient, d'ailleurs, la force de l'équipe anglaise. Dans les mêlées, l'avantage fut toujours aux visiteurs, et les touches montrèrent la supériorité du « pack » anglais. Je ne crois pas que les avants stadistes aient pu souvent s'assurer le ballon, lors des remises en jeu, alors que leurs adversaires tirèrent, de chacune de celles-ci, un avantage marqué. Comme toute équipe anglaise qui se respecte, le comté de Devon, conduisit des dribblings impressionnants et, sur ce chapitre, les spectateurs virent une belle démonstration.

. . . . . .

Le championnat de Paris, est sur sa fin. Il semble bien que le S. C. U. F. soit maintenant, à peu près sûr de représenter Paris, dans le championnat de France. Il a remporté sur le Stade Français une belle victoire. Celle-ci fut due, à l'excellent état physique dans lequel était chaque homme du quinze scufiste, parfaitement entraîné, à l'énergie qui animait chacun d'eux, et à la cohésion , à l'homogénéité que montra l'équipe. De bout en bout, elle joua avec cœur. Dominée durant toute la première mi temps, elle mena à son tour la danse dans la seconde, et à force d'efforts incessants, coordonnés, ardents, elle perça à plusieurs reprises l'équipe du Stade qui s'était très bien comportée jusque-là, quoique incomplète. Mais, sur la fin le manque d'entraînement des hommes du Stade se fit sentir de façon néfaste, tandis qu'au contraire le S. C. U. F. faisait preuve d'un souffle et d'une endurance très méritoire.

Le Racing-Club de France, après sa belle partie de mardi, fit piteuse figure contre le F. U. C. et ne triompha que de justesse marquant un essai de plus que son adversaire.

Jacques Dedet.

Poignée de nouvelles.

— La Football Association d'Angleterre vient d'infliger une amende de 12.500 francs au Manchester City qui, dernièrement, n'avait pas assuré un service d'ordre suffisant pour empêcher le public d'envahir son terrain.

— Des joueurs Gallois, en déplacement à Bordeaux, ont rossé d'importance des agents de police qui les invitaient au calme, à la sortie d'un plantureux dîner offert par le Stade Bordelais. Quatre des équipiers ont été condamnés à la peine d'emprisonnement, mais avec la loi de sursis.

ESCRIME

Les Challenges des Corporations

Un véritable Championnat d'hiver.

René Lacroix, qui eut l'heureuse idée d'organiser les *Challenges des Corporations*, peut se féliciter du succès vraiment extraordinaire remporté par cette originale épreuve... Vous savez qu'elle réunit, chaque hiver, les Financiers, les Commerçants, les Boursiers, les Industriels, les Médecins, les Fonctionnaires, les Artistes, les Avocats, les Hommes de Lettres, l'Armée, et... les Rentiers... Chacune de ces catégories possède son challenge et les quatre premiers de chaque épreuve forment équipe pour la grande finale, du mois de mars... C'est, en somme, un véritable championnat d'hiver, et d'un intérêt considérable... Il a réuni, cette année, plus de deux cents engagements, parmi lesquels tous les plus forts épéistes de province, sans exception, qui ne craignent pas de faire un voyage, quelquefois fort long et fort coûteux, pour disputer, aux Parisiens, la victoire... Que sera-ce lorsque nous aurons obtenu, l'année prochaine, les demi-tarifs sur toutes les lignes !...

ROBERT GUILLOU

En attendant, chaque dimanche matin, depuis deux semaines, et jusqu'à la fin du mois, nos escrimeurs s'en donnent à cœur joie !... Un public condérable vient les encourager... On y remarque les plus hautes personnalités du monde des armes... le marquis de Chasseloup-Laubat, M. Bruneau de Laborie, qui sont parmi les plus fidèles, tous les grands maîtres et tous les amateurs réputés...

Le challenge de la Médecine est revenu, cette année, à Granger, le difficile et scientifique escrimeur algérois... Buchard, de Rouen, ne fut classé second qu'après barrage, et Vélin, de Nancy, précédait lui-même Alary... Tous les quatre formeront une équipe formidable, dont les chances sont de premier ordre... Robert Guillou, dont les progrès sont surprenants depuis qu'il s'est mis à l'entraînement chez le maître Baudry, se promena dans le challenge des Lettres et se l'adjugea dans un excellent style!... Watelin, de Polignac et le « tenant » de l'année dernière, de la Nux, se classèrent ensuite dans l'ordre...

L'équipe victorieuse de l'épreuve rencontrera les Belges vainqueurs de la même épreuve, au cours de la grande semaine... Ce sera un match capital dont l'attrait vient corser encore l'intérêt de cette magnifique compétition...

A dimanche prochain, les Beaux-Arts et le Droit !... Gare les surprises !

Joe Bridge.

Poignée de nouvelles.

— On dit que l'*Assaut en l'honneur de l'Armée*, que présidera le ministre de la Guerre, comprendra 16 jeux de fleuret !...

— Lucien Gaudin, Trombert, Préjelan, Bourdet, R Lacroix, Joë Bridge, participeront au gala de la salle Laurent, à Dijon, le 2 mars.

— Une belle fête d'escrime s'est déroulée cette semaine, chez le maître Pictory de Sormery

— Le lieutenant de Lesseps, blessé en chargeant au Maroc, est en bonne voie de guérison... Adolphe Lion, blessé également à l'assaut de la salle Jeanty, va beaucoup mieux...

— On parle de décorer le maître Pini et un grand maître français, à la fête d'adieux du célèbre professeur italien.

ATHLÉTISME

Terrains de Sport

Quand la France en possèdera-t-elle?

Au moment où l'on nous promet des espaces libres sur l'emplacement des actuelles fortifications de Paris, condamnées, paraît-il, il nous paraît intéressant de dire quelques mots des grands terrains de jeux anglais

Laissez-moi donc, rapidement, vous dire quelles visions a pu me laisser la visite de quelques-uns des grands terrains que j'ai pu admirer lors d'un récent voyage en Angleterre, et de quelle façon ils m'ont fait comprendre toute l'imperfection de nos installations françaises. Le match France-Ecosse, ne nous a-t-il pas prouvé que le Parc des Princes, lui-même, devenait insuffisant, et que, surtout, il n'était pas installé pour la destination spéciale qu'on lui donne aux grandes journées des matches internatoniaux de football rubgy.

Je ne vous parlerai pas du formidable agencement que représente le grand terrain de cricket londonien, le Lord, situé en plein centre de la capitale. Le cricket est un jeu qui n'est pas encore entré dans nos mœurs, et il ne peut être question de lui réserver chez nous la dixième partie des installations qui lui sont consacrées à Londres. Figurez-vous, au cœur de laville, une pelouse immense, entièrement entourée de gradins qui permettent à trente mille personnes de s'asseoir et de suivre commodément les grandes parties engagées sur un des parcs du terrain, d'énormes pavillons, hauts de plusieurs étages, comprenant à la fois des tribunes aussi vastes que celles de Longchamp, et des salles innombrables pour les vestiaires, le restaurant, les commissions sportives, les services administratifs. En réalité, ce nous paraît, à nous, Français, absolument inimaginable.

Mais, voici qui nous intéresse plus directement: Dans Londres même, au Sud, loin du centre comme le champ de Mars peut l'être de la place de l'Opéra, desservi par les lignes d'autobus ou par le « tube », voici le terrain de football association du Chelsea F. C.

De la rue, vous n'apercevrez rien. Vous entrez par de vastes portes, et de suite, tout s'élargit, tout s'agrandit. Dix, vingt, trente voies s'offrent à vous pour pénétrer sur les immenses gradins, dont le mur de fond se dresse devant vous, tout comme une maison de six étages.

Partout des barrières, qui forment d'innombrables couloirs destinés à canaliser la foule aux jours de match, à la conduire aux tourniquets, aux guichets, où elle versera ses six pence ou son shilling.

Par des degrés très simples, en cendrée, nous montons, nous montons et, tout à coup, nous débouchons tout au haut de ces gradins.

Tout en bas, le terrain très vert, très soigné, avec ses deux buts aux filets classiques ; tout autour une piste en cendrée, soigneusement entretenue, cette piste, connue sous le nom de Stamford Bridge, et sur laquelle des athlètes français ont déjà participé aux championnats d'Angleterre, de course à pied.

Mais cela n'est rien encore. Le véritable coup de théâtre, pour nos yeux de Français, ce sont ces formidables gradins, ou plutôt ces étages successifs qui entourent le terrain, sur trois de ces faces,

Chaque degré a trois ou quatre mètres de profondeur, et il y en a ainsi jusqu'à une hauteur qui, je vous le répète, atteint celle de nos maisons à six ou sept étages. Et cela, sans solution de continuité tout autour du terrain, sauf sur la face où sont les tribunes couvertes. Quatre-vingt-dix mille personnes peuvent se masser là, sans rien perdre du jeu.

Quant aux tribunes, elles contiennent certainement plus de places que celles de notre hippodrome d'Auteuil. Toutes ces places sont assises et numérotées, chaque travée a sa lettre spéciale, et son accès par l'arrière de la tribune, si bien que le placement et la sortie du public s'effectuent avec une extraordinaire facilité.

Les vestiaires des joueurs ne comportent pas seulement des salles d'hydrothérapie, mais aussi une grande piscine d'eau tiède où les athlètes, après la partie, peuvent faire un plongeon.

Les restaurants, les salles du comité, du secrétariat, de la comptabilité, le bureau où, derrière une barrière de pitchpin, les buralistes viennent apporter les recettes énormes qui se font aux guichets, et que l'on doit vérifier au moyen de balances, au poids, pour aller plus vite, le clubhouse des joueurs avec son smoking room, sa salle de lecture, ses billards, je passe sur tout cela, mais tout cet ensemble constitue une chose qui nous dépasse.

Et, tout cela, une fois envisagé, nous montre que nous sommes encore bien loin en arrière de nos voisins d'Outre-Manche.

Géo Lefèvre.

EXCELSIOR Par ses nombreuses photographies des actualités du jour, sa rédaction indépendante et impartiale, ses correspondants particuliers sur tous les points du globe, *Excelsior* est devenu rapidement l'égal des premiers organes d'informations et le premier journal quotidien illustré du monde.

Tous les lecteurs des Publications Pierre Lafitte doivent considérer *Excelsior* comme leur journal quotidien. Demandez la liste détaillée des primes et avantages offerts aux abonnés d'un an, à *Excelsior*, 88, avenue des Champs-Elysées, Paris.

HIPPISME

Les filles de Le Sancy

Examen des résultats qu'elles ont obtenus comme poulinières.

Notre confrère le *Jockey* vient de faire paraître, comme il le fait depuis cinq ans, une statistique très intéressante qui nous donne le classement des étalons, d'après les sommes gagnées en 1912 par les produits de leurs filles.

Ce document nous fournit un curieux sujet d'études, si nous le comparons d'une part à ceux des années précédentes, et d'autre part aux statistiques correspondantes établies sur les résultats des courses anglaises.

Il justifie notamment, tout en les illustrant aussi clairement que possible, les allusions discrètes que j'ai faites jusqu'ici aux conceptions fantaisistes, dont l'impulsion dirige l'élevage français.

Prenons d'abord les statistiques anglaises.

Nous voyons que le premier du classement de cette année, Isinglass, a fait son apparition sur la liste des vingt premiers depuis 1907, occupant successivement les places de douzième, septième, neuvième, troisième, cinquième et premier. Persimmon, depuis 1909, a été douzième, neuvième, sixième et deuxième. Quant à Saint-Simon, pour ne remonter qu'à dix années en arrière, il a été, depuis 1903, cinq fois de suite premier, deux fois de suite second, puis quatrième, huitième et troisième; Gallinule, enfin, ne figure sur ce palmarès que depuis 1906 ; il s'y plaça successivement quatrième, sixième, premier, troisième, deuxième, premier et cinquième.

Je m'arrête dans cette démonstration de la régularité des résultats obtenus par l'élevage en Angleterre ; je ne veux pas pousser plus loin une énumération fastidieuse, qui pourrait invoquer les exemples fournis par Hampton, Galopin, Ayrshire, Ladas, etc.

Passons maintenant aux statistiques françaises correspondantes.

Le premier du classement de cette année, Cambyse, n'a figuré ni en 1911 parmi les 180 premiers, ni en 1910 parmi les 127 premiers. Le second, Little Duck, a occupé en 1911 le cent vingt-deuxième rang et en 1910 le soixante-seizième. Le dixième, Callistrate, dont notre confrère, auteur des statistiques, vante la « grande régularité », a été en 1911 trente-cinquième, en 1910 cent vingt et unième et en 1909 dix-neuvième. Enfin, Lutin vient au neuvième rang après avoir été en 1911 soixante-treizième et en 1910 trente-huitième; tandis que Champignol est dixième, alors qu'il était cent douzième en 1911 et cent septième en 1910.

Ces exemples suffisent, je pense, à établir l'incohérence des résultats obtenus par notre élevage.

Dans mon énumération, on remarquera que je n'ai nommé que cinq étalons parmi les dix premiers. J'en ai en effet éliminé trois tout naturellement, parce qu'ils appartiennent à l'étranger : Florizel II et Saint Frusquin à l'Angleterre, et Hastings à l'Amérique. J'en ai réservé deux, Le Sancy et Flying Fox, parce qu'ils ont fait preuve de régularité : on peut même, sans trop d'indulgence, leur adjoindre Saint Damien, bien qu'il soit cette année en dehors des dix premiers.

Saint Damien a été successivement, depuis 1908, treizième, cinquième, huitième, onzième et seizième; Flying Fox, après avoir occupé le premier rang en 1910, s'est classé huitième en 1911 comme en 1912.

Mais c'est, sans contestation possible, à Le Sancy que doit revenir la palme. Cinquième en 1906 et septième en 1907, il n'a pas quitté, depuis cette date, l'un des trois premiers rangs, se plaçant tour à tour deuxième, troisième, deuxième, premier et enfin troisième. Et encore, devons-nous tenir compte de ce fait que, pour cette année, son plus grand titre de gloire a été peut-être conquis de l'autre côté du détroit, car il est septième sur le palmarès anglais, grâce à Tagalie, l'héroïne du double event des Mille Guinées et du Derby d'Epsom, et à deux autres performers plus modestes, Tagua, la demi-sœur de Tagalie, et Hospodar, qui ont remporté chacun une petite épreuve.

J'ai donc choisi le meilleur du lot, lorsque j'ai décidé de faire porter mon étude sur la carrière fournie au haras par les filles de Le Sancy. J'ai l'intention d'examiner la façon dont elles se sont comportées avec les divers étalons auxquels elles ont été livrées; je chercherai ensuite s'il est possible de tirer de cette observation des faits un enseignement suffisamment solide pour guider, dans la poursuite du croisement, les éleveurs possesseurs de semblables poulinières.

Je suis obligé de commencer par procéder à un dépouillement général de leur production.

Il faut remonter jusqu'à l'année 1897 pour trouver les deux premiers produits issus de filles de Le Sancy : l'une, Edith, par Sans Nom et Emeraude, n'a jamais couru; l'autre, Facile, par Palais Royal et Facile, a disputé quatre épreuves sans gagner.

Tels sont les débuts modestes.

Depuis 1897 jusqu'à 1910 inclus, 49 filles de Le Sancy ont eu des produits qui ont paru ou auraient pu paraître sur nos hippodromes; j'ai laissé de côté, en effet, celles qui fonctionnent à l'étranger, y compris Tagale, la mère de Tagalie.

Sur ces 49 poulinières, 7 seulement n'ont pas eu de gagnant parmi leurs rejetons; et encore, sur ces 7, 5 n'ont eu qu'un seul produit qui n'a pas couru, et les 2 autres n'en ont eu aucun : ce sont, pour la plupart, des jeunes recrues.

Ces 49 poulinières ont été livrées, pendant le laps de temps envisagé, à 76 étalons différents avec lesquels elles ont donné un total de 216 produits. Or, de 12 étalons différents, 12 produits n'ont pas couru. Il reste ainsi 204 produits de 64 étalons. Mais comme, sur ces 204 produits, il y en a 30 qui n'ont pas couru, nous avons un total final de 174 produits ayant jusqu'à ce jour paru sur nos hippodromes.

Ces 174 produits, issus de l'union de 64 étalons différents avec 42 poulinières filles de Le Sancy, ont disputé 2.201 épreuves pour remporter, en 333 victoires, un chiffre de 3.276 315 francs d'argent public, soit une moyenne d'une victoire sur 6,6 sorties et de 1488 fr. 55 d'argent public par sortie.

(*A suivre.*) René Riondet.

Poignée de nouvelles.

— M. Marone, qui remporta, en arrière-saison, à Auteuil, plusieurs succès, et dont les chevaux se comportèrent bien dans le Midi, va augmenter son écurie de courses, cette année.

— C'est en 1914 que sera inauguré l'hippodrome de la Courneuve, qui doit remplacer l'hippodrome de Saint-Ouen; le propriétaire des terrains du parc de Saint-Ouen, le marquis Talon, devant les mettre prochainement en vente.

YACHTING

La Coupe d'Italie

Le Sirdhana gagne les éliminatoires italiennes.

La coupe d'Italie de Yachting est le don de S. M. le roi d'Italie au Yacht Club Royal Italien, lequel, par un règlement spécial établi en 1900, la destinait d'abord à des régates internationales pour des bateaux de cinq tonnes, tout en se réservant le droit de l'attribuer par la suite à d'autres séries.

La première fois, elle a été courue à San Remo, au mois de mars 1903, où *Mélisenda* à M. Mario Dall' Orso était le défender et *Titave* à M. Damoy-Picon le challenger et ce dernier emportait le trophée en France.

Mais, en 1904, *Mélisenda* allait prendre sa revanche dans la baie des Anges, où elle battait *Perrette*.

Depuis cette époque, la coupe a été réservée à la nouvelle série des 8 mètres et, en 1909, *Ponchette* à

La lutte du *Sirdhana* et du *Franca*.

M. Paul Chauchard l'enlevait contre *Nila II* à M. Mario Spigno, et l'année suivante, *Colette* à M. le Dr Gibert la défendait vaillamment contre *Gian-Maria* au marquis Santo Roberto Cambiaso, et ce n'est qu'en 1911 que *Ondina* à M. Gian Carlo Tosi réussissait à la rapporter en Italie en battant *Anémone IV* à M. Philippe Vilmorin.

Ce fervent de la voile envoyait, en 1912, son *Anémone V* à San Remo pour la reconquérir; mais son yacht la trouvait brillamment défendue par *Sirdhana*, le 8 mètres que le noble C. A. Comelli de Prosperi venait de se faire construire par les Chantiers de Voltri.

Pour défendre la coupe cette année-ci, trois bateaux se sont offerts : *Sirdhana*, le vainqueur de 1912. *Franca*, au comte Guicciardini Corsi Salviati, et *Doge* au marquis Raffaele Bonelli de Beaumont, et pour le choix du defender officiel, le Yacht Club Royal Italien a organisé des épreuves d'élimination au Lido d'Albaro (Gênes), qui ont été inaugurées le 24 janvier par S. A. R. le duc des Abruzzes, cousin du roi d'Italie.

Dès la première régate, *Doge* abandonnait la lutte, se trouvant en état d'infériorité trop marquée, n'ayant pas reçu à temps sa voilure neuve de course. De ce fait, deux concurrents restaient seuls en ligne et, dans les trois journées des 25, 26 et 27 janvier, *Sirdhana* battant toujours son adversaire, s'assurait encore l'honneur de défendre le trophée du yachting italien contre les challengers étrangers.

Les régates internationales, où ce prix sera disputé, commenceront le 20 avril dans les eaux de Gênes, et, suivant toute probabilité, au *Lido d'Albaro*, qui est un des plus beaux sites de la Riviera.

Coxiola.

CALENDRIER DE LA SEMAINE

Dimanche 16 février. — *Cyclisme*. — Palais des Sports : Match Hourlier-Kramer.

Dimanche 16 février. — *Cross Country*. — Juvisy. — Cross Cyclo-pédestre.

Dimanche 16 février. — *Football Rugby*. — Colombes Match Racing-Havre Athlétic Club.

Dimanche 16 février. — *Hippisme*. — Courses à Auteuil.

Mercredi 19 février. — *Boxe*. — Salle Wagram : Match Mantell-Jeff Smith.

Jeudi 20 février. — *Hippisme*. — Courses à Auteuil.

Samedi 22 février. — *Hippisme*. — Courses à Enghien.

RESULTATS TECHNIQUES

DU 3 AU 10 FÉVRIER

AÉRONAUTIQUE

Samedi 8 Février. — Etampes. — Gouguenheim bat le record du monde de la hauteur avec 4 passagers montant à 752 m.

CYCLISME

Dimanche 9 Février. — Palais des Sports. — *Prix Ludovi Morin* (1 000 mètres scratch) : 1. Sergent ; 2. Didier.

Handicap record : Kramer couvre les 500 mètres en 34 s. 4/5.

Prix Albert-Champion : 1. Guignard ; 2. Darragon ; 3. Moran.

ATHLÉTISME

Mardi 4 Février. — Football-rugby. — Parc des Princes : Le comité de Devon bat le Stade français par 17 points (5 essais, 1 but) à zéro.

Le Newport Club bat le Racing-Club de France par 14 points (3 essais, 1 but et 1 but sur coup franc) à 8 points (2 essais dont 1 transforme).

Périgueux. — Le Club athlétique Périgourdin bat l'Aviron Bayonnais par 6 points (2 essais) à zéro.

Bordeaux. — Le Stade Bordelais bat les Gallois du comté de Monmouth, par 11 points à 7.

Samedi 8 Février. — Boxe Wonderland : Stuber bat Wag Marshall par knock out en 4 rounds; Tom Mac-Cormick est déclaré vainqueur de Badoud après un match de 15 rounds.

Dimanche 9 Fevrier — Football Association. — Colombes; Le Racing Club de France bat l'Association Sportive Française par 8 buts à zéro.

Dimanche 9 Fevrier. — Football-Rugby. — Colombes : Le Sporting Club de France bat le Stade Français par 16 points à 6; Le Racing Club de France bat le P. U. C. par 14 points à 9.

Dimanche 9 Fevrier. — Course à pied. — Suresnes : *Le Challenge Doyen*, disputé sur le parcours Versailles-Suresnes (12 kil. 500 m.) a été gagné par Vigneaud en 38 m. 25 s. 2/5.

HIPPISME

Jeudi 6 Février. — Pau. — *Prix Gaston Phœbus* : Steeple, handicap; (4.000 m., 10.000 fr.) Loup à MM. Descazeaux (G. Nitchell) ; 2. Bélisaire II. — P M. gag. 25 fr. 50; pl. 19 fr. 50, 8, fr. 50.

Dimanche 9 Février. — Pau: *Prix du Palais d'hiver* (handicap, 3 500 mètres, 20 000 francs) : 1. Bravissimo à M. R. de Monbel (P. Halley) ; 2. Patricien; 3. Polo Alto. — gag. 34 fr. ; pl. 9 fr 50 ; 25 fr. 50; 11 fr. 50.

TIR

Vendredi 7 février. — Réunion de l'*Assaut au pistolet :* (tir aux balles Devillers). — Tir à 20 mètres au revolver 92 sur 3 silhouettes espacées de 2 mètres : 1. Contaud-Delpech (936 points) ; 2. Commandant Ferrus (912) ; 3. Desbrière (880) ; 4. Mme Devillers (808) : 5. Rumeau (798) ; 6. Capitaine Faure (748) ; 7. Galand (714) ; 8. Fouquet de Belle-Isle (627).

Samedi 8 février. — Reunion du *Pistolet*. — Gagnants des Poules au pistolet : Baron de Castex (2), Moitessier (4), Pierre Perrier, Sandoz (3), Berryer.

Gagnant des Poules au revolver : Comte de Vansay, Moitessier, Fabars, Berryer.

TIR AUX PIGEONS

Mercredi 5 Février. — Monte-Carlo. — *Poule d'essai* (26 m. 1/4 distance fixe, 126 tireurs) : M. Fontana tuant 16/16 se classe premier et gagne 8.020 fr et la médaille d'or; M. Dubout, tuant 5/6 deuxième, gagne 4010 fr. ; M. Lautzins tuant 14/15, troisième, gagne 2.910 fr. et M. des Chaux tuant 13/14 quatrième, gagne 2.110 francs.

POLO

Mercredi 5 Février. — Cannes. — 1re *épreuve du « Challenge Permanent »* « Harlequins bat « Cannes » par 4 goals à 3. — Harlequins : MM. L. Orbrag, Capt. White, C. D. Miller, S. Shipton. — Cannes ; MM. J. N. Horlick, Capt. Hilbert, cap. Jaubert, W. G. Loërw.

CE QU'IL FAUT LIRE

LE GUIDE DE L'AVIATEUR

PAR ROLAND GARROS

Tous ceux qu'intéresse l'aviation trouveront dans cet ouvrage remarquable, dû au grand champion de l'air, les renseignements complets et mis à la portée de tous, sur le plus lourd que l'air, la façon de voler, les théories de l'aviation, etc., etc... Ce livre est complété par une préface d'Alfred Leblanc et une biographie de Roland Garros, par Jacques Mortane.

Le volume, 1 fr. 50 (Pierre Lafitte et Cie).

De la piste à la scène (1)

PAR **PAUL BOURRILLON**, ancien champion du monde cycliste

Voici, d'ailleurs, l'interview que Morin donna, à son retour de mon pays natal, à un journaliste du *Paris-Vélo*, qui lui demandait ses impressions:

« Quelle franche cordialité, quelle belle humeur chez ces excellentes gens et quel empressement ils mettaient à satisfaire nos moindres désirs. Nous avons été choyés, cajolés, gâtés comme de véritables enfants. Aussi, c'est avec regret que je me suis arraché à leurs gentillesses, non sans avoir dû leur promettre formellement de revenir bientôt.

« Toute la population s'est portée en foule à la réunion donnée, dimanche dernier, sur le vélodrome de l'ami Bourrillon. Et il fallait voir l'enthousiasme de ces milliers de spectateurs, et les bravos et les hurrahs !

« Le Grand Prix en petit, quoi !

« Malgré tout, ces jours de fêtes m'ont un peu fatigué. Voilà quinze heures que je metrimballe dans les wagons de chemin de fer. Il faut maintenant songer au travail. »

Et celle-ci de Thibaudin :

« Songez donc que le Vélo-Club Marmandais nous avait préparé une réception triomphale. Nous avons été nommés, d'emblée, membres d'honneur du V. C. M. Et ce qu'on a bu de bouteilles de vin, Bordeaux et Champagne, dans un punch mirifique ! Et ce qu'on a toasté, aussi, à la prospérité de *Paris-Vélo*, l'organe cycliste cher aux Marmandais, parce qu'il a toujours défendu son brillant champion Bourrillon, contre des attaques perfides. »

Oui, brave *Paris-Vélo*, tu fus toujours mon soutien et, comme la concurrence ne perd jamais ses droits, étant le favori de ce journal, je ne pouvais être celui des organes rivaux. Ah ! ces luttes d'antan ! Quelle vigueur ! Quel entrain ! Et qu'en reste-t-il ? Un peu de poussière !

J'allais, le 9 mai, à Roubaix, où j'étais engagé pour un match à disputer contre le belge Fischer. C'était l'époque où certains s'accordaient à voir, en celui-ci, un prochain champion de grande envergure. Si Fischer possédait une certaine qualité, il n'avait pas ce perçant qui fait les ténors du ciment. Je le battais dans les deux manches de notre rencontre et je dois avouer que je n'avais pas eu trop de peine à triompher.

Le 16 mai, j'allais à Mulhouse où je remportais, sans douleur, la course internationale. Et c'est, alors que, le dimanche suivant, je disputais le Grand Prix de Bruxelles. A ce point de mon histoire, se place une anecdote assez curieuse qui, en bien des circonstances me revient à l'esprit, stupéfiant toujours mon âme de sceptique.

A l'occasion de l'Exposition de Bruxelles, un Grand Prix avait été organisé sur la piste de Tervueren, construite spécialement à cette occasion; son allocation de 10.000 francs au vainqueur constituait un gâteau royal et c'est dire qu'il avait réuni comme engagés toute la fine fleur des champions internationaux. Jamais, en effet, prix aussi important n'avait été offert pour une course cycliste.

J'arrivai à Bruxelles deux ou trois jours avant la première réunion avec mes camarades de Paris. Les coureurs avaient l'habitude de descendre chez une vieille dame qui, très fervente admiratrice des cyclistes, les logeait et les nourrissait avec tout le confort moderne pour des prix très minimes. Dans son hôtel de l'avenue Louise, elle avait établi une sorte de pension de famille à notre intention. C'était une fort vénérable personne que Mme Bodinus, comme s'appelait notre bonne hôtesse. Elle n'avait pas la moindre arrière-pensée en nous soignant de son mieux, mais elle ne fut pas toujours payée de reconnaissance par certains d'entre nous qui, avec un tact plutôt restreint commirent les pires grossièretés et incorrections vis-à-vis d'elle, en guise de remerciement.

Nous allions donc descendre chez Mme Bodinus et c'était la première fois que je me rendais chez elle. En arrivant avec mes nombreux compagnons, elle vient à moi très aimablement et le dialogue suivant s'engage :

— Monsieur Bourrillon, n'est-ce pas ?

— Oui, madame, je vous présente mes respectueux hommages.

— Je vous ai reconnu tout de suite !

— Mais, comment cela, madame, je ne suis jamais venu à Bruxelles et je n'ai pas l'honneur de vous connaître.

— Je vous ai reconnu cependant !

— D'après une photographie, alors ?

— Jamais je n'en ai vu de vous !

— Alors, comment ?

— J'ai rêvé à vous !

— Trop flatté, madame !

— Oui et j'ai rêvé que vous gagniez le Grand Prix de Bruxelles. Je vous ai vu dans mon rêve comme je vous vois ici !

— Puissiez-vous dire vrai !

— Mes songes ne me trompent jamais et se réalisent toujours.

Mes camarades riaient de façon plutôt insolente pour la bonne vieille dame et j'en étais quelque peu gêné, mais les révélations qu'elle venait de me faire étaient loin de me convaincre et je sentais que le rire allait à son tour me faire commettre une incorrection dont je serais navré vis-à-vis d'une aussi aimable personne. Je tâchais seulement de changer la conversation et j'y parvins non sans difficultés. Nous montons dans nos chambres. Mme Bodinus me montre la mienne :

— La plus belle pour vous, dit-elle, comme il convient à un vainqueur de Grand Prix !

J'étais odieusement gêné, ignorant si je devais rire ou me fâcher. Le repas se passe non sans de nouvelles allusions, provenant, cette fois, de mes rivaux qui se moquent de moi.

Le lendemain matin, je descends pour prendre mon chocolat. Je trouve Mme Bodinus dans la salle à manger :

— Bonjour, vainqueur !

Oh ! elle commençait à me porter sur les nerfs et si elle n'avait pas été aussi prévenante, aussi maternelle à mon égard, je ne me serais pas privé de le lui faire savoir. Mais elle était tellement charmante que je me contentai de lui pardonner son travers et de dire comme elle. A partir de ce moment, dès que je l'apercevais, je lui criais :

— Voici le vainqueur annoncé à l'extérieur !

Le soir, elle m'invite à prendre le thé avec elle et un de ses amis de Bruxelles, M. Hulin. Sans enthousiasme, mais par reconnaissance, j'accepte.

Soudain, Mme Bodinus enfourche à nouveau son sujet favori :

— Oui, dit-elle, j'ai rêvé que vous remporteriez la victoire devant je ne sais qui, un coureur que je ne connais pas, et devant Protin qui se classera troisième. Vous pouvez me croire sur parole, mes rêves se réalisent toujours. Demandez plutôt à M. Hulin de vous raconter le rêve que j'ai fait au moment de la maladie de son père.

Sur ma demande, M. Hulin prit alors la parole :

— Mon père était gravement malade et avait sans cesse des crises très violentes et très fréquentes. Un jour, Mme Bodinus vint nous faire une visite et me prit à part pour me dire ce qu'elle avait rêvé la nuit précédente : « J'ai fait un songe, me dit-elle. si votre père a une crise d'ici minuit, il survivra; s'il n'en a pas, il mourra dans trois jours ! » Comme ses crises étaient très fréquentes, cela nous donna une lueur d'espoir. Or, par un hasard étrange, il n'en eut pas une seule, ce jour-là, avant minuit et, en effet, trois jours après exactement, il trépassait !

— Très curieux, fis-je, légèrement ébranlé par cette histoire, mais nullement convaincu pour l'issue du Grand Prix de Bruxelles. Et pourtant, j'aurais été bien heureux de remporter la victoire annoncée.

Le premier jour, je remportais ma série par 25 longueurs, mais sur des hommes de second ordre, il est vrai. C'était un bon début, mais il ne prouvait pas que je gagnerais la finale. Le 25 mai, je prenais part à la réunion offerte par le Syndicat des coureurs bruxellois, au Vélodrome du Bois de la Cambre et je me classais premier, sans peine, dans l'Internationale. Etait-ce un bon présage ? Je n'osais l'espérer, car ma présence, dans cette course, avait empêché mes principaux concurrents d'y prendre part. Ils ne voulaient pas me donner une ligne sur leur forme.

La journée finale arriva enfin.

Dès que je descendis de ma chambre, Mme Bodinus vint à moi :

— M. Bourrillon, je vous en supplie, faites-moi un plaisir !

— Mais j'en serai trop heureux, répondis-je.

— Je ne sais pas !

— De quoi s'agit-il donc ?

— Voilà : comme vous allez gagner le Grand Prix...

L'énervement causé par la proximité de la lutte me fit faire un geste d'impatience.

— Ne protestez pas. Vous serez vainqueur ! Or, comme j'ai l'honneur d'abriter sous mon toit le triomphateur que tout le monde célèbrera cet après-midi, je serais heureuse au possible si je pouvais l'emmener, avec moi, en voiture, à Tervueren...

— Oh ! non, madame, vous êtes trop aimable, mais, en chemin de fer, j'en ai pour cinq minutes, alors, qu'en voiture, le trajet durera au moins une heure. J'aurai les jambes repliées, durant tout le parcours et cette position peut être très mauvaise pour moi.

— J'ai prévu l'objection. C'est pourquoi j'ai commandé un landau, dans lequel vous pourrez allonger, vos jambes, à loisir.

Je ne pouvais résister à de semblables attentions et je me vis obligé d'accepter.

— Douce manie, pensais-je !

Nous partons, mais auparavant Mme Bodinus fait prendre, par son valet de chambre, un vaste paquet qu'il pose auprès de lui, sur le siège.

Nous arrivons au Vélodrome et ma bonne hôtesse va se placer aux chaises qu'elle avait louées d'avance, juste en face du poteau d'arrivée. Son valet de pied était derrière elle, avec le volumineux bagage.

Je la quitte et m'en vais au quartier des coureurs. Puis, je cours ma demi-finale où je suis opposé à Houben, Nossam et Mayer. Je gagne, mais non sans difficulté, Nossam, troisième, m'ayant menacé sérieusement et Houben, deuxième, m'ayant opposé une résistance vraiment inattendue, ne succombant que d'un quart de roue. J'étais premier, certes, et c'était l'essentiel, mais ce n'avait pas été sans peine.

Le moment de la finale arrive et les quatre adversaires se rendent au poteau : c'étaient Jaap Eden, Protin, en sa qualité de meilleur second, Chinn et moi. Avant de me mettre en selle, j'adresse un sourire à Mme Bodinus, que je vois en train de déficeler son gigantesque paquet Que peut-elle avoir là dedans ?

Le départ est donné. Le train est mené par Chinn, que remplace bientôt Jaap Eden pendant deux tours. Aux deux cents mètres, je place mon démarrage, que je travaillais avec soin depuis quelque temps et je prends un avantage marqué, puisque je précède de deux longueurs et demie Jaap Eden (que Mme Bodinus n'avait jamais vu et qu'elle n'avait pu, par conséquent, reconnaître dans son rêve). Protin était troisième devant Chinn. J'étais très fêté pour cette victoire que j'avais remportée dans un style que je n'avais pas montré jusqu'alors. Morin et Fischer avaient été battus par Chinn, dans la troisième demi-finale.

En finissant mon tour d'honneur, j'adresse un sourire à Mme Bodinus, qui me fait signe de venir près de la balustrade, et brandit une magnifique

BOURRILLON, DIRECTEUR DU VÉLODROME

Paul Bourrillon, que nous représentons assis avec Soibud, Albert Champion, « Times » Johnson, Guignard dans un virage du vélodrome de Marmande, dont il fut directeur.

(1) Voir les numéros 746 et suivants.

gerbe de fleurs. C'était là ce qu'elle avait dans son paquet. Elle me la remet et sur le ruban qui l'enserre, je lis cette phrase écrite en lettres d'or :

« Au vainqueur du Grand Prix de Bruxelles, Paul Bourrillon ! »

On voit que Mme Bodinus avait confiance en ses rêves et qu'elle n'hésitait pas à les considérer comme des réalités.

Je fus ensuite conduit auprès du prince Albert, l'actuel roi de Belgique, qui me remit une splendide plaquette en or, pour commémorer ma victoire. Je la gardai peu de temps : les officiels, m'ayant demandé de la leur confier pour la montrer, me rendirent, deux ou trois jours après, un souvenir semblable... mais en vermeil. Malgré mes réclamations, ils conservèrent toujours l'original. Cet acte d'honnêteté me laissa toujours rêveur. Et c'étaient là les gens qui veillaient à la probité sportive dans les courses. J'en ai rencontré souvent de cet acabit dans ma carrière !

CHAPITRE XIV

JE SUIS CHAMPION DE FRANCE

La semaine suivant ma victoire dans le Grand Prix de Bruxelles, je me rendis à Pézenas, petite ville de l'Hérault, très sportive, qui m'avait demandé d'aller courir sur le vélodrome du Pré. J'avoue que je n'eus pas grand peine à remporter l'Internationale sur Géo et Lautrec et la course d'honneur sur Lautrec.

Je me souviens que dans la course de tandems, à laquelle je ne participais pas, les vainqueurs Py-Lautrec ne touchèrent que la moitié du prix annoncé, parce qu'ils avaient dépassé le temps maximum alloué à l'épreuve. Dans l'Internationale, le temps avait été également excédé, mais je dois reconnaître que, très galamment, les organisateurs n'eurent même pas l'idée de me menacer de me retenir la moindre somme.

Les 12 et 13 juin, j'allais courir en Allemagne, à Hanovre, pour un Grand Prix de 2.500 marks (3.225 francs), au premier. Je finissais second dans ma série, mais j'étais qualifié. Morin avait été moins heureux. La piste était plutôt irrégulière et je dus faire appel à toutes mes qualités physiques et morales pour courir avec une chance de succès.

Dans ma demi-finale, j'étais opposé aux Allemands Mündner et Seidl. Le train était lent pendant les deux premiers tours, puis Mündner s'échappait. Se voyant rejoint au moment où la cloche resonnait, il s'arrêtait et abandonnait la corde, me serrant à l'extérieur, sans doute pour me faire tomber et faciliter la victoire de Seidl. Fort heureusement, je m'étais méfié, je me dégageais sans difficulté, sortais de ce pas critique et continuais, restant en seconde position jusqu'à l'entrée de la ligne droite, pour gagner par deux longueurs sur Mündner bien revenu.

Dans la seconde demi-finale, Lehr gagnait, Parlby ayant eu une crevaison de pneumatique. Arend s'appropriait la troisième et Barden, la dernière, par suite du déclassement de Büchner qui avait réédité la tactique de Mündner à mon égard.

La finale réunissait donc Arend, Lehr, Barden, Huber, le meilleur second et moi. Le départ, comme dans toutes les courses de ce pays, était donné lancé. Je menais le premier tour, puis Lehr passait au commandement. Au troisième tour, c'était la lutte pour nous placer en vue de l'effort final. Huber et Arend étaient devant, sur le même rang, précédant Barden et moi. Deux tours avant la fin, Lehr accélérait et le train devenait très rapide. A la cloche, Huber était en tête, suivi de Lehr à droite, d'Arend et de moi, près de Barden. Avant le dernier virage, Arend était à la hauteur de Lehr. Démarrant alors de l'extérieur, je partais comme une flèche et prenais deux longueurs. Je faisais un 200 mètres très vite et n'étais plus inquiété. Barden, qui était derrière Arend, s'était dégagé, l'avait passé et finissait à trois quarts de longueur derrière moi. Arend était troisième à deux longueurs. Lehr, quatrième, également à deux longueurs. Quant à Huber, il était loin.

J'étais très acclamé, on me remettait une palme, ainsi qu'à Barden, et la musique jouait la *Marseillaise*. Rarement j'avais jusqu'alors fourni une course aussi dure.

« Bourrillon a supérieurement couru, écrivait-on dans le *Vélo*, le lendemain de ma victoire, et avec beaucoup de tête. Il ne s'est pas contenté de ses jambes et s'est montré tacticien merveilleux... Il a gagné non-seulement par sa qualité, qui n'a jamais été discutable, mais aussi par la réflexion et la tactique qui font de lui un coureur véritablement complet, ayant à la fois tête et jambes. Sur cette piste, assez peu régulière, et après une lutte très dure contre de redoutables adversaires, Bourrillon a triomphé en grand coureur, lâchant ses concurrents au démarrage et résistant très bien à un excellent retour du meilleur d'entre eux, Barden. Bourrillon semble du reste se faire une spécialité des Grands Prix cette année. Voici le second qu'il enlève. Va-t-il s'arrêter là ? »

Non, je n'allais pas m'arrêter là et j'allais gagner celui de Paris, mais des incidents divers m'enlevaient le bénéfice de ma victoire. Nous le verrons tout à l'heure.

Mais, avant de me présenter dans cette grande épreuve, j'avais eu la grande fierté d'ajouter à mon titre de champion du Monde, celui de champion de France.

Cette course se disputa le 20 juin au Vélodrome de la Seine, sous un ciel gris et nuageux et par un vent terrible qui soufflait dans la ligne d'arrivée. Dans une des demi-finales, Piette avait réussi à battre Morin. Tous les meilleurs Français se trouvaient aux prises, sauf Jacquelin qui était au régiment. J'étais opposé dans la finale à Nossam et à Piette,

J'étais à la corde, cependant c'est Nossam qui, suivant sa tactique ordinaire partait en tête, je le suivais, tandis que Piette, en troisième position, essayait visiblement de tenter le coup qui lui avait

LE BELGE PROTIN

Protin, qui fut battu par Bourrillon dans le Grand Prix de Bruxelles, eut avec lui un match accidenté, à Liége.

réussi contre Morin, en s'échappant. Mais, je me méfiais. A la cloche, l'ordre restait le même. Nossam se retournait de temps en temps pour nous surveiller. Soudain, aux 200 mètres, je démarrai sec, en laissant Piette sur place et je partais à toutes pédales à l'extérieur de Nossam qui tentait vainement de coller à ma roue. Je continuais mon enlevage, agrandissant le jour qui me séparait de mes deux rivaux et gagnais avec cinq longueurs d'avance devant Nossam qui battait Piette d'une demi-roue.

Jamais encore je n'avais eu une presse semblable à celle qui salua ma victoire. J'étais partout comparé à Zimmerman. D'ailleurs, je rapporterai deux coupures d'articles de deux journalistes entre autres, Georges Prade et Victor Breyer :

« Jamais, depuis les arrivées de Zimmerman, écrivait Georges Prade, on n'a vu gagner d'une façon pareille et dans un tel style. Le vainqueur fait un tour de piste au milieu d'un tonnerre d'applaudissements, bien mérités d'ailleurs. Bravo, Bourrillon !... Le Championnat de France a tenu cette année les promesses de son titre. Ce n'est pas un champion quelconque qu'il nous a donné, c'est bien le champion de France ».

Et puis encore :

« Bourrillon a fini premier à cinq longueurs devant Nossam et Piette que séparaient à peine quelques centimètres et qui se sont en vain mis à l'ouvrage pour regagner un pouce du terrain perdu. Le Marmandais les a laissés sur place et a fini tout seul, comme jadis Zimmerman, nous donnant le spectacle d'un effort de qualité supérieure, bien lié, bien uni, sans à-coup, beau comme un accord musical à la fois juste et plein.

« Le Champion de France, donnons-lui dès maintenant le titre qu'il a si vaillamment gagné, est un véritable type d'athlète, puissant et fougueux. Grand, bien dégagé, il domine sa machine avec laquelle il ne fait qu'un. L'année dernière encore, c'était un coureur incertain et décevant, avec un peu de flottement dans son effort final. Depuis septembre dernier, il s'est soudain transformé et nous a fait assister à une série de succès, peut-être sans précédents dans la carrière d'un coureur, au moins ces dernières années.

« Jamais battu, il a successivement enlevé le Championnat du Monde, un match avec Morin et les Grands Prix de Bruxelles et de Hanovre, laissant derrière lui les meilleures pédales d'Europe ».

Enfin, voici l'article que consacra Victor Breyer à cette course :

« Jamais victoire ne fut plus populaire et jamais coureur ne parut mériter davantage le titre de champion national que l'homme qui a battu hier les meilleures pédales de France dans une course passionnante d'un bout à l'autre.

« Quelqu'un disait à côté de moi, après la victoire de Bourrillon ; « Depuis Zimmerman, on n'a pas vu un homme gagner dans un style semblable ! »

« Sans doute, cette appréciation se ressentait un peu de l'enthousiasme qui flottait alors dans l'air ; mais à la réflexion, je me suis dit qu'elle n'était peut-être pas aussi exagérée que certains, ceux qui n'ont pas assisté à la course, pourraient le penser. Mais tous ceux qui ont vu Bourrillon « sauter » dans son démarrage à l'entrée du dernier virage, n'oublieront pas facilement la sensation d'envolée, que leur donna le vainqueur de Bruxelles et de Hanovre.

« C'est un véritable frisson qui courut dans la foule au moment où Bourrillon laissa à cinq longueurs derrière lui deux hommes tels que Nossam et Piette, qui, cramponnés ensuite à leur guidon jusqu'au poteau, ne rattrapaient pas un pouce sur le *leader*, superbe d'allure.

« Comme d'habitude on épiloguera ferme sur les résultats d'hier, on cherchera des excuses pour les vaincus en général et pour le plus important d'entre eux, pour Morin, en particulier. J'ajoute même qu'on en trouvera sans peine, car je suis de ceux qui croient que le petit Breton n'a pas dit son dernier mot.

« Mais l'heure n'est pas aux récriminations, en ce moment où tous ceux qu'intéresse notre sport doivent acclamer le vainqueur d'hier, comme un des plus merveilleux champions que le cyclisme ait produit. Bourrillon est en effet désormais classé et bien classé, quelles que soient ses performances futures. Rien ne pourra faire oublier cette partie de sa carrière qui tient entre Copenhague et le Championnat d'hier, en passant par les Grands Prix de Bruxelles et de Hanovre, et qui n'est qu'une suite de retentissants triomphes.

« Celui d'hier les couronne et les confirme ; salut donc au champion de France, dont le nom sonne clair comme un coup de trompette et qui, tel son prédécesseur Jacquelin, a du vieux sang gaulois la franche crânerie et la belle résolution qui conquièrent les foules ».

On ne pouvait être plus aimable et je m'étais promis de ne pas faire mentir ces belles paroles. Mais la malchance m'empêchait, plusieurs fois encore, de tirer tout le bénéfice de mes victoires. J'étais premier, mais je me faisais déclasser.

Le dimanche suivant le championnat de France, j'allais à Liège où j'étais opposé en match à Protin, sur le vélodrome de la Boverie. Mon contrat portait la clause suivante :

« Le coureur Paul Bourrillon s'engage à courir contre le coureur Protin un match en deux manches et une belle s'il y a lieu ». Aucune autre clause n'était indiquée, je devais donc fournir un minimum de deux courses, un maximum de trois.

Dans la première manche, je perdais ma pédale et ne pouvais disputer ma chance, laissant la victoire à mon adversaire. Puis, nous venions nous ranger sous les ordres du starter pour la seconde épreuve. C'était un sur-place long et soporifique, je veux bien le reconnaître, aucun de nous deux ne voulant mener et cette tactique insipide durait longtemps, très longtemps, si bien que les commissaires venaient nous donner l'ordre de descendre.

— En quel honneur ?

— Parce que vous avez dépassé le maximum de temps prévu.

— Par qui ?

— Par nous !

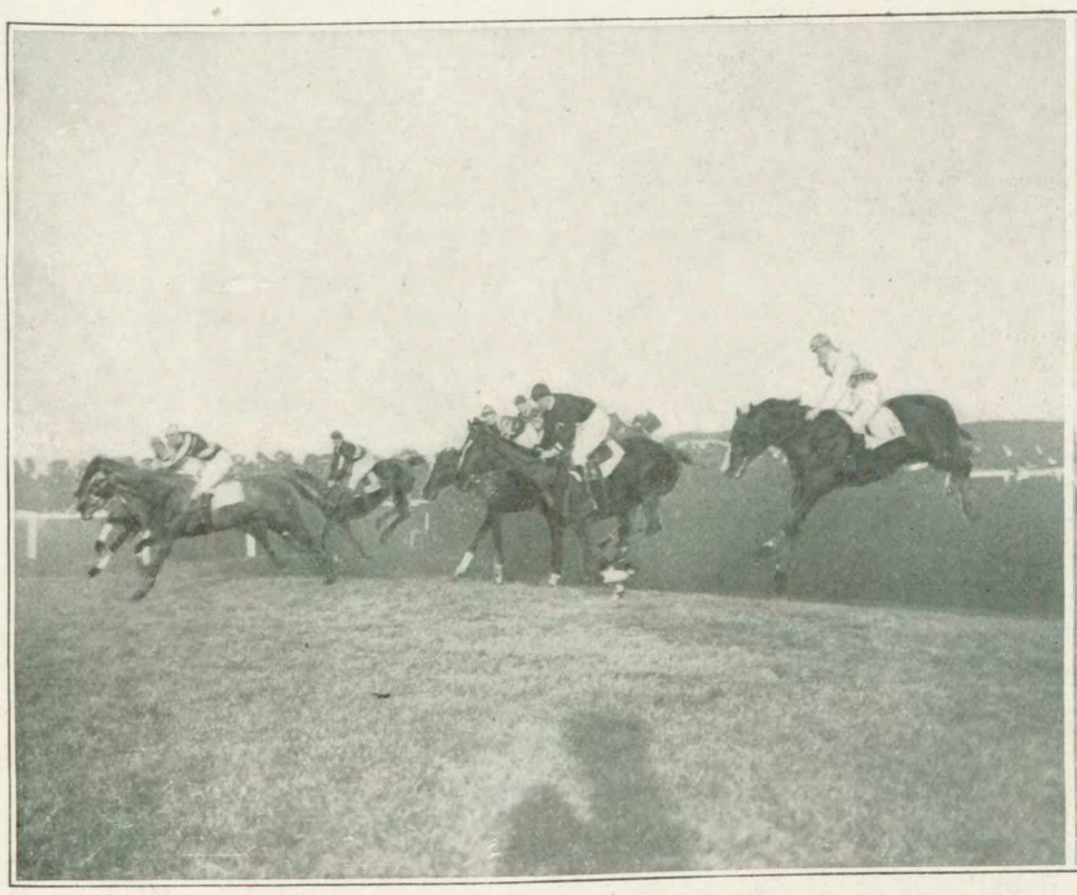
— A qui l'avez-vous dit ?

— Nous ne faisons que vous le répéter !

— Il fallait le mettre sur mon contrat ! ça n'y est pas, je continue. Protin s'était conformé aux injonctions officielles et je terminai la course tout seul, la gagnant par conséquent.

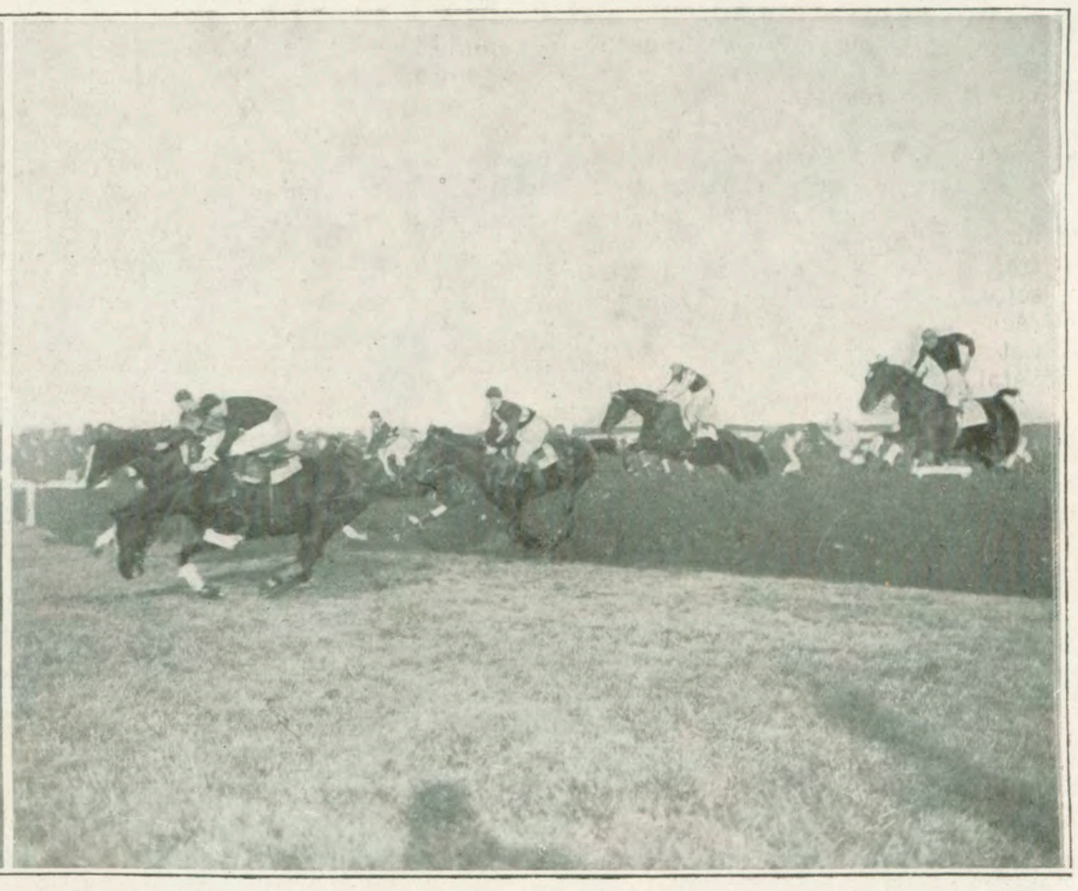
(A suivre.) PAUL BOURRILLON.

LES COURSES DE PAU



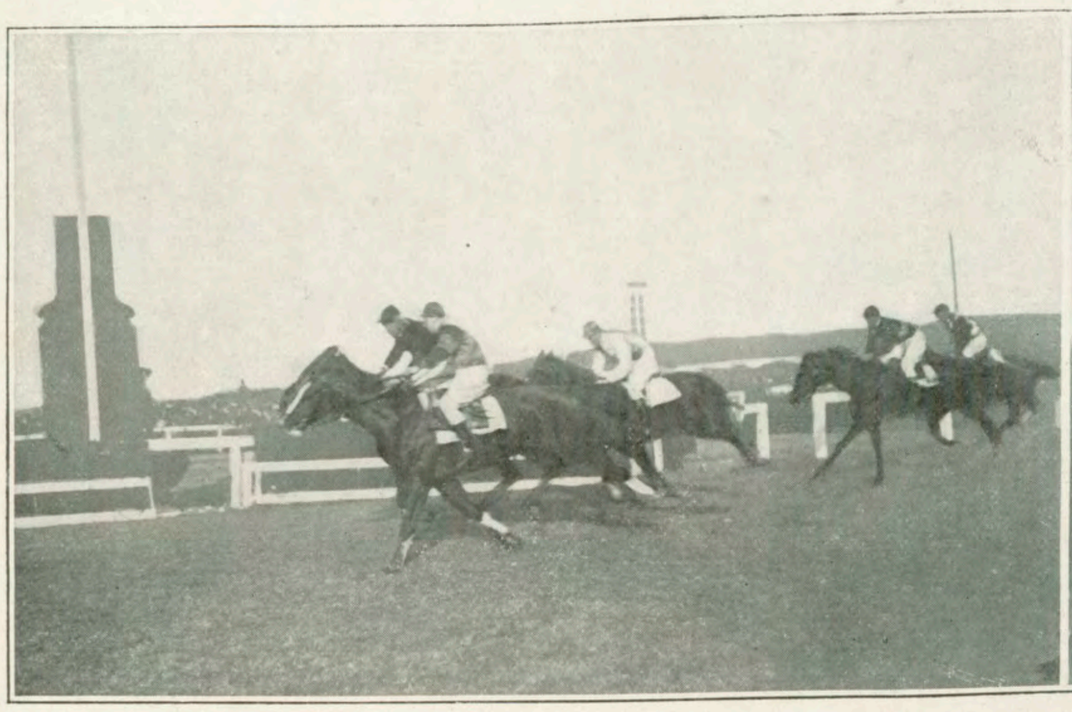
LE GRAND PRIX DE PAU (Steeple 4.300 mètres, 25.000 francs.)

Le Grand Prix de Pau, disputé le 2 février, a réuni seize concurrents. La course a été très belle. Napo, La Topaze et Maurienne sont partis en tête.



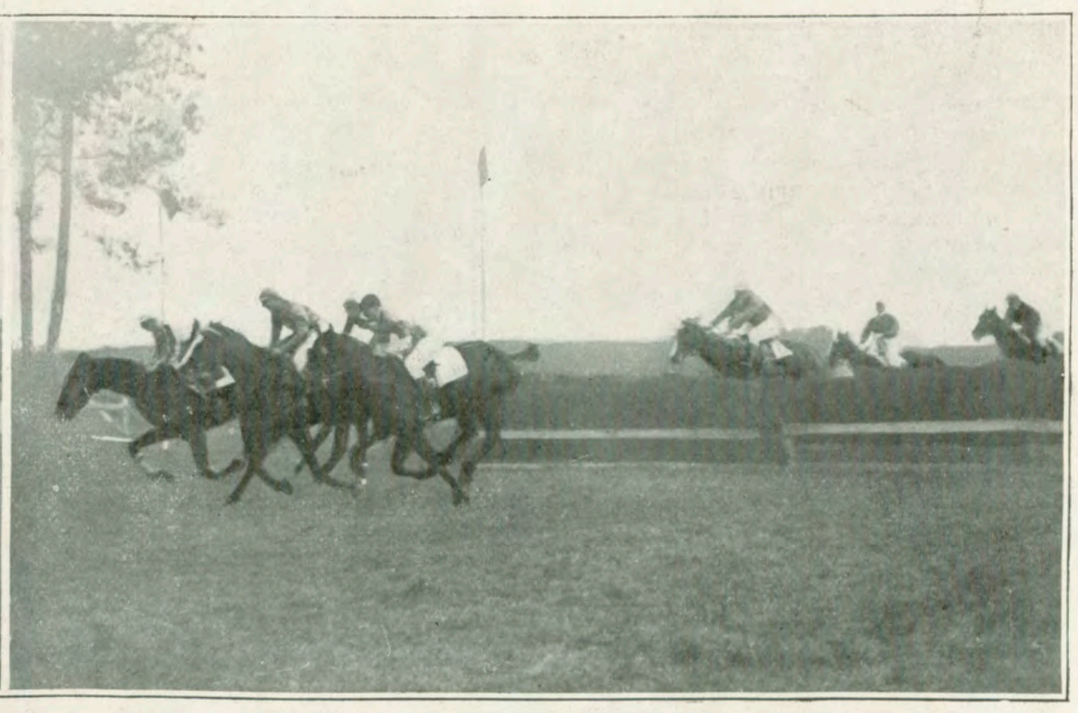
LE GRAND PRIX DE PAU. — Le second saut de la rivière.

Pour aborder la rivière, Jochanaan, La Topaze, Napo, Maurienne, La Clochette, étaient ensemble. Sur notre photographie Maurienne se reçoit mal.



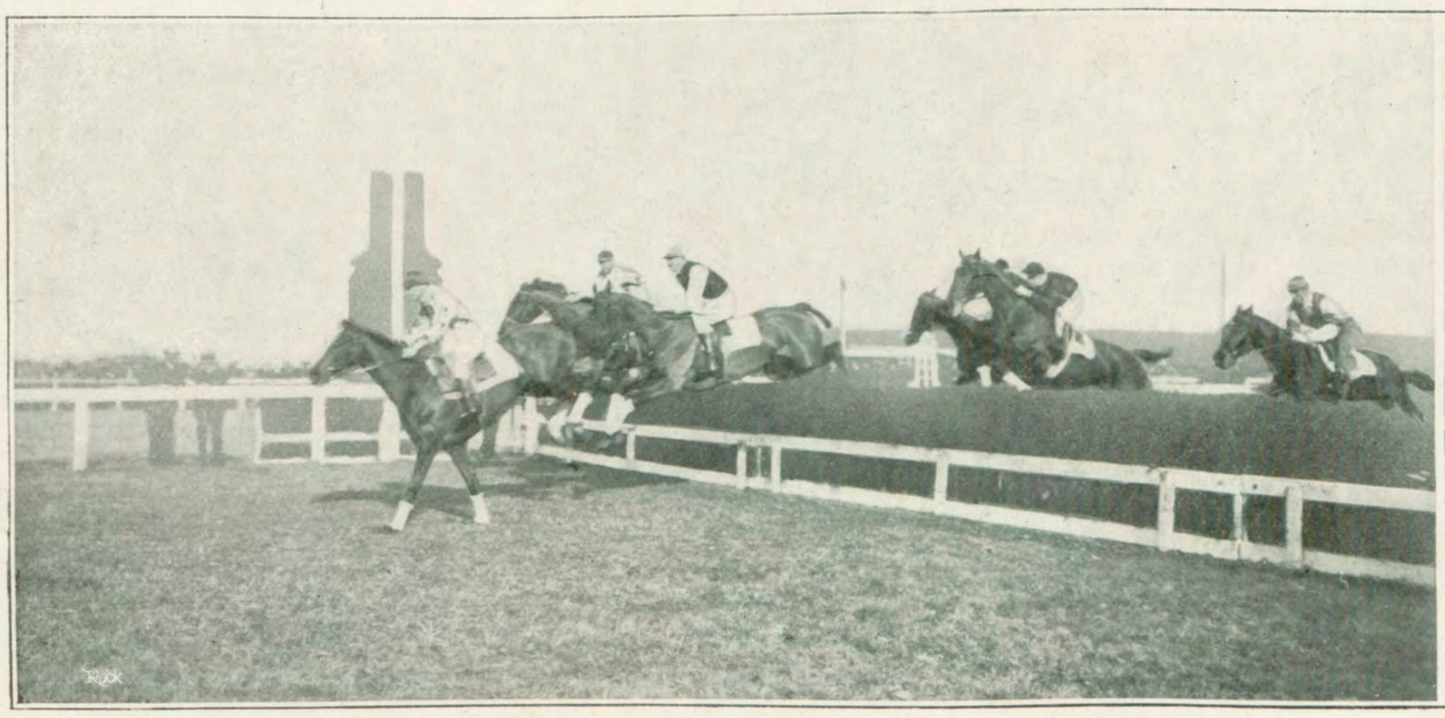
L'ARRIVÉE DU GRAND PRIX DE PAU. — Le dead-heat.

Après la dernière haie, Maurienne semblait devoir gagner. Mais, sur le plat, Napo revenait très fort et finissait dans la même foulée que le cheval de M. Brossette.



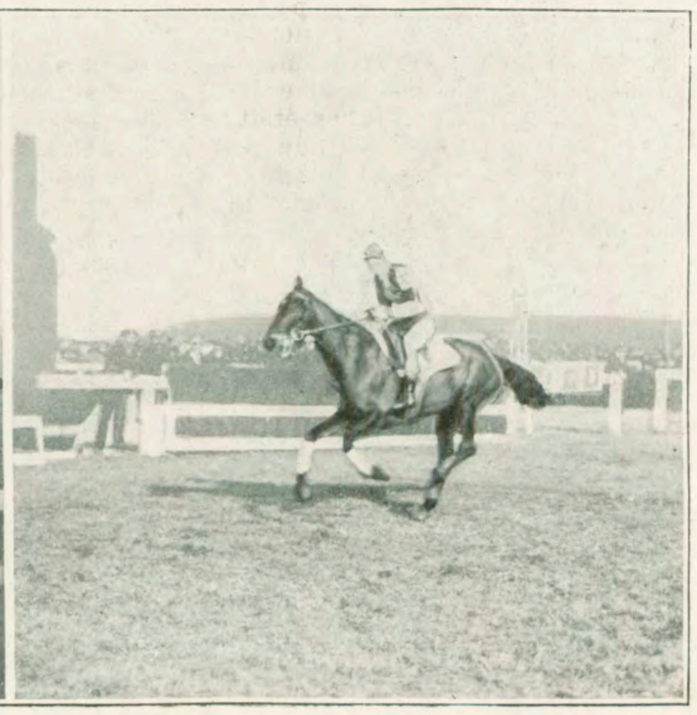
LE PRIX DU BELVEDERE (haies 2.800 mètres, 2.000 francs.)

Ovide à M. J. Laffitte a remporté cette épreuve, après avoir fait une course d'attente derrière Méridien. Falandry finissait second à une encolure.



LE PRIX DU GAVE (Steeple, 3.600 mètres, 2.000 francs). — La haie des tribunes.

Disputée le 2 février, cette épreuve a été marquée par de nombreux incidents. Champ d'Oissel commençait par dérober au saut d'une haie, puis, Frascot, qui allait bien, était arrêté boiteux, au second tour ; Alavika à bout de souffle abandonnait la lutte.



L'ARRIVÉE DU PRIX DU GAVE

Dans ces conditions, Caubet Tauzia, à M. F. Grumetz (Thibault) l'emportait aisément de cinq longueurs sur Fée II. Lion de Corée finissait troisième.

LA COUPE D'ITALIE

LE SIRDHANA, TRIOMPHATEUR DE L'ÉLIMINATOIRE ITALIENNE

Cette épreuve, l'une des plus importantes du yachting, réservée aux 8 mètres, était disputée cette année par le Sirdhana, *vainqueur de 1912, au Noble C. A. Comelli de Prosperi, le* Franca, *comte Guicciardini Corsi Salviati, et le* Doge, *au marquis Raffaele Bonelli de Beaumont. Après les éliminatoires, deux concurrents restaient en ligne et c'est le* Sirdhana *qui, toujours triomphant, s'assurait l'honneur de défendre le trophée contre les challengers étrangers, le 20 avril, dans les eaux de Gênes.*

Le Gérant : Charles GUYOT.

Imp. de la *Vie au Grand Air*. — Imp. de Vaugirard, H.-L. Motti, dir., 12-13, impasse Ronsin, Paris.